ÉCOLE NATIONALE VÉTÉRINAIRE DE TOULOUSE
ANNÉE 1947 N° 11

Contribution à l'Etude de l'Evolution de la Population Chevaline dans le Nord de la France

THÈSE

pour le Doctorat Vétérinaire
présentée et soutenue publiquement en
Avril 1947
devant la

FACULTÉ MIXTE DE MÉDECINE & DE PHARMACIE DE TOULOUSE

par

Antoine GIARD
Né le 26 avril 1922, à Raismes (Nord)

JURY :

Président : M. SOREL, Professeur à la Faculté de Médecine
Assesseurs : M. PONS, Directeur de l'Ecole Vétérinaire
M. DARRASPEN, Professeur à l'Ecole Vétérinaire

IMPRIMERIE GRÉGOIRE
PONTORSON
1947

ÉCOLE NATIONALE VÉTÉRINAIRE DE TOULOUSE
ANNÉE 1947 N° 11

Contribution à l'Etude de l'Evolution de la Population Chevaline dans le Nord de la France

THÈSE

pour le Doctorat Vétérinaire
présentée et soutenue publiquement en
Avril 1947
devant la

FACULTÉ MIXTE DE MÉDECINE & DE PHARMACIE DE TOULOUSE

par

Antoine GIARD
Né le 26 avril 1922, à Raismes (Nord)

JURY :

Président : M. SOREL, Professeur à la Faculté de Médecine
Assesseurs : M. PONS, Directeur de l'Ecole Vétérinaire
M. DARRASPEN, Professeur à l'Ecole Vétérinaire

IMPRIMERIE GRÉGOIRE
PONTORSON
1947

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE

ÉCOLE NATIONALE VÉTÉRINAIRE

DE TOULOUSE

PERSONNEL ENSEIGNANT

Directeurs Honoraires	MM. MARTIN CUILLE
Professeur Honoraire	LECLAINCHE
Directeur	PONS

PROFESSEURS

Chimie et Pharmacie	N...
Anatomie	FLORENTIN
Physiologie	N...
Anatomie Pathologique — Inspection des viandes	LOMBARD
Parasitologie	BRIZARD
Médecine	DARRASPEN
Chirurgie	LASSERRE
Pathologie du Bétail	BERTHELON
Maladies Microbiennes	N.....
Zootechnie	PONS

AGRÉGÉS

Anatomie	BENOIT
Zootechnie	LADRAT
Médecine	FLORIO

CHEFS DE TRAVAUX

Chimie et Pharmacie	GODFRAIN
Chirurgie	PUGET
Pathologie du Bétail	TOURNUT

ASSISTANTS

Anatomie Pathologique	ROLAND DUVALLET JUTEAU
Médecine	Mlle SYKES

COURS COMPLÉMENTAIRE

Pisciculture et Maladies des poissons	SECONDAT

La Faculté et l'Ecole déclarent n'être pas responsables des opinions émises par les candidats (délibération de la Faculté en date du 10 Mai 1891 et du Conseil de l'Ecole en date du 13 Juin 1924).

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

A MA MÈRE

Preuve de mon grand attachement. Qu'au terme de nos études elle trouve ici l'expression de notre profond amour filial et de notre reconnaissance infinie pour l'étendue des sacrifices qu'elle n'a pas hésité à s'imposer.

Au Commandant-Vétérinaire MOREL

Qui nous a fait bénéficier de sa grande expérience.

Qu'il veuille bien trouver ici l'expression de toute notre gratitude.

A MA SŒUR

A MES PARENTS

A TOUS MES AMIS

A Monsieur le Professeur SOREL

Professeur de la Faculté de Médecine de Toulouse

Qui nous a fait le très grand honneur d'accepter la présidence de notre jury de thèse.

Hommage respectueux.

A Monsieur le Professeur PONS

Directeur de l'École Nationale Vétérinaire de Toulouse

Qui nous a prodigué ses conseils pour l'élaboration de ce travail.

Témoignage de reconnaissance et de profond respect.

A Monsieur le Professeur DARRASPEN

Professeur de Médecine à l'École Nationale Vétérinaire de Toulouse

En témoignage de notre sincère gratitude pour la grande bienveillance qu'il nous a toujours témoignée.

A TOUS MES MAITRES

de l'École Nationale Vétérinaire de Toulouse

AVANT-PROPOS

Dans le champ varié de son activité professionnelle, le vétérinaire doit souvent faire appel à ses connaissances zootechniques. En effet, il doit être capable de conseiller l'éleveur dans le choix et dans l'exploitation des animaux les mieux adaptés aux conditions du milieu. C'est ce que Baron exprimait dans une formule pompeuse mais concise : « Les vétérinaires doivent être les ingénieurs de la machine animale ».

Cette nécessité pour nous de suivre l'élevage de près nous a guidé dans le choix du sujet de notre thèse.

Mais, pour comprendre ce que sont nos races chevalines actuelles, il faut connaître les bases initiales d'où elles naquirent, ce qu'elles furent au cours des siècles, quels furent les facteurs qui intervinrent pour les modifier au point d'en faire des animaux totalement différents de leurs ancêtres lointains ; en un mot être au courant de leur évolution.

Or, si nous cherchons parmi les auteurs, nous nous rendons compte que toutes les races de chevaux ont été à de multiples reprises décrites mais peu nous expliquent les causes des modifications qui furent pour l'éleveur la raison d'un perpétuel travail de remaniement.

Ces causes sont multiples et variées, elles dépendent du sol, du climat, mais aussi et surtout des nécessités de l'agriculture, des nécessités économiques de la région.

Nous nous bornerons donc à essayer de définir le rôle de chacun de ces facteurs dans le département du Nord et dans le Boulonnais puisqu'il nous est indispensable d'étudier cette région, berceau d'une de nos plus nobles races Françaises, très utilisée dans la partie maritime de notre département.

Nous verrons successivement le Nord géographique, géologique et climatologique, ce qui nous permettra de comprendre l'agriculture et son rôle primordial sur l'élevage du cheval. Puis nous ferons une étude des grands facteurs modificateurs de l'évolution

chevaline où, outre l'agriculture, nous trouverons les raisons qui au fur et à mesure des progrès de la civilisation obligèrent nos chevaux à s'adapter aux besoins nouveaux des hommes.

Dans un troisième chapitre, nous suivrons l'histoire des deux grandes races dominantes de la France Septentrionale : le Boulonnais et le cheval de trait du Nord. La race Boulonnaise depuis longtemps fixée et bien connue du public nous retiendra moins longtemps que la race de trait du Nord encore très jeune mais dont la réalisation est un chef-d'œuvre de nos éleveurs du Nord, aussi insisterons-nous davantage sur ses origines et les raisons d'avoir dans notre département un cheval autochtone.

*
* *

Il nous est ici un agréable devoir de rendre un hommage particulier à Monsieur le Professeur PONS, directeur de l'Ecole Nationale Vétérinaire de Toulouse, qui nous a suggéré l'idée de cette thèse, pour la bienveillance dont il nous a toujours entouré durant notre séjour à l'Ecole Vétérinaire, et pour le judicieux enseignement qu'il nous a toujours prodigué.

Nous serions heureux si les éleveurs et les animateurs des races chevalines du Nord voulaient considérer ce travail d'ensemble comme un hommage rendu à leurs efforts persévérants dans l'amélioration de l'élevage chevalin.

Le milieu

I. — LE MILIEU PROPREMENT DIT

(A) CONDITIONS GÉOLOGIQUES ET GÉOGRAPHIQUES

(a) **LE NORD.**

Le Nord est d'un bout à l'autre une région peu élevée, un pays de plaine. Sauf à son extrémité sud-est où apparaissent encore timidement les roches dures du vieux massif relevé de l'Ardenne (266 m au bois St HUBERT près d'Anor) tout le Nord fait partie de la zone affaissée qui se prolonge en ANGLETERRE du sud-est, en BELGIQUE, en HOLLANDE, et qu'on appelle le bassin Anglo-Flamand. A l'extrémité Nord finit une bande littorale de pauvres pays intermédiaires entre la terre et l'eau et dont les dernières expressions Ouest sont la Frise, la Neerlande, la Flandre maritime Française.

Au sud de cette zone s'étale une bande de limons fertiles continuant les terres riches de la moyenne Belgique, Hesbaye, Brabant, Hainaut Belge aboutissant à nos sols agricoles de la Flandre intérieure, enfin à l'extrémité sud, la grande chaîne Hercynienne se revèle par le plateau d'Ardenne continuant à l'ouest le Massif schisteux Rhénan, Ardenne que nous partageons avec notre voisin Belge.

La géologie nous apprend que vers le début de l'époque quaternaire la région Nord avait déjà sa physionomie actuelle, il subsiste de son passé une grande variété géologique de la surface recouvrant une parfaite unité du sous-sol : sous-sol primaire au-dessus duquel se sont accumulées les formations au cours des diverses transgressions maritimes ; le jurassique ne surgit des couches inférieures du sous-sol qu'à la "Boutonnière" du Boulonnais apparition de roches dures presque imperméables et d'un paysage verdoyant parmi les crétacés avoisinants : Cambrésis et Artois pays de craie dure mais assez perméable, s'exprimant en bombements ou en lourds plateaux, le plus souvent rendus fertiles par la présence d'une couche épaisse de limons représentée surtout dans cette partie de notre pays.

Au delà d'une ligne dessinant une large courbe que jallonnent SAINT-OMER, AIRE, BRUAY, DENAIN, VALENCIENNES, les crétacés plongent brusquement dans des couches épaisses d'argile et de sable de l'époque tertiaire constituant la Flandre intérieure ; l'érosion a enlevé la presque totalité des sables et a laissé affleuré des plaques d'argile, celles-ci obéissant à la pente générale plongent à leur tour sous les alluvions maritimes, sables et boues de l'époque quaternaire.

L'ensemble de la région Nord suit une direction générale sud-est nord-ouest inclinant leur relief vers la Manche et la Mer du Nord, suivant une décroissance graduelle de l'altitude allant de 500 mètres en Ardenne à 200 mètres sur les plateaux pour finir au niveau de la mer et même au-dessous en telles parties du rivage que les habitants ont dû protéger par des digues contre les invasions des flots.

La longue crête de calcaire dur orientée sud-est nord-ouest constituant le bombement de l'Artois.

Ainsi de l'Ardennes schisteuse, péné-plaine monotone et pauvre, on descend à l'Ouest vers le Hainaut et le Cambrésis plus escarpés, vers l'Artois relativement élevé, vers les plaines monotones de la Flandre intérieure où quelques buttes de sable ayant échappé à l'érosion prennent par comparaison le nom de monts vers la Flandre maritime qui confond ses boues avec la mer. Dans cet aplatissement final, le Boulonnais fait exception. Sur le rivage des digues de dunes d'une hauteur de dix à quarante mètres, sur une largeur de quelques centaines de mètres, quoique sans agrément rompent la monotonie du paysage.

Uniformité, monotonie, c'est bien la seule impression que donne le relief des grandes plaines ; le sous-sol présente une grande diversité de couches et de plis, mais les nappes d'argile de la surface ont tout enseveli et nivelé.

Le relief va en se relevant vers le Boulonnais où il monte à 200 mètres, mais à l'intérieur la pente insensible n'impressionne pas la vue alors que la mer, la masse lourde des calcaires, dressée entre Marquenterre et Flandre révèle la puissance du mouvement onogénique qui a relevé l'extrémité ouest de cette région.

On divise le Nord en six parties :

La plaine maritime.

Située en bordure de la mer du Nord, c'est une région des plus plates et des plus basses de la France, une de celles où l'homme a constamment à défendre un riche territoire contre les éléments. Région de formation récente. A la fin de l'époque quaternaire, la mer occupait cet emplacement et y déposait une forte épaisseur de sables.

A l'époque historique, la mer s'est retirée, il en est resté un sol tourbeux. Mais vers le quatrième siècle, la mer dessina une nouvelle offensive, submergea à nouveau la plaine maritime.

Les eaux y amenèrent au-dessus de la tourbe, deux à trois mètres de sable et d'argile qui forment aujourd'hui le sol. Cette accumulation de matériaux avait suffi à éliminer la mer mais il fallut attendre le 12me siècle pour que cette élimination fut complète.

La Flandre intérieure.

Le sol de cette région est constitué par une argile d'une épaisseur énorme. Ses terres sont difficiles à travailler et aux endroits où elles affleurent, elles ne portent que des prairies humides, heureusement le plus souvent cette argile est recouverte d'un excellent limon produit de sa désagrégation. Ce limon qui peut atteindre jusqu'à 65 cm de profondeur donne, lorsqu'on ne lui ménage pas les engrais et les amendements, les rendements merveilleux que l'on enregistre en blé et en betteraves.

La Pévèle.

Sauf dans la petite bande de craie au Nord, large de six à huit kilomètres, la Pévèle est formée de roches très tendres et imperméables : argile et sable. Nous y trouvons quelques buttes-témoins dont la plus élevée atteint 107 mètres à Mons en Pévèle. On trouve aussi de larges dépressions comme celle où coule « la MARCQ ». Quelques endroits de cette région sont restés boisés, cependant on trouve d'assez bonnes prairies pour l'élevage.

Le Bassin Houiller.

Comme son nom l'indique il est constitué por toute la région des Mines du Nord. Le sous-sol est complètement exploité. Il n'y a pas là grand intérêt pour l'agriculture.

Le Cambrésis.

Le sous-sol est ici formé de craie blanche bien perméable grâce à ses nombreuses fissures, par endroits il y a des taches d'argile. Mais plus souvent la craie est recouverte par un limon quaternaire épais de 5 à 25 mètres. Ce limon est très fertile surtout lorsqu'il repose sur un sol perméable, c'est cette particularité qui fait la richesse et l'originalité du Cambrésis, la plus belle région agricole du Nord de la France.

Les pays de la Sambre.

C'est le véritable berceau de la race « Trait du Nord ». Cette partie du département se caractérise par l'imperméabilité du sol. La plus grande portion des terrains primaires qui apparaissent au flanc des vallées et finissent par former à l'est toute la carcasse de la région

est faite de schistes imperméables. Il en est de même pour la craie marneuse qui les recouvrent au Nord-Ouest et les sables tertiaires argileux qui les surmontent au Nord-Ouest.

Enfin sur toutes ses formations, un limon argileux, formé des produits de décomposition, garnit à peu près complètement le sol. Par contraste avec le Cambrésis, les pays de la Sambre sont donc une région d'humidité et de verdure.

Partout de petites sources, de minces ruisseaux, quelques étangs. Les pâtures où l'on fait l'élevage du cheval l'emportent sur les champs. Les bois sont abondants, ils s'épaississent vers le Sud-Est, vers les sols les plus pauvres (forêt de Trélon d'Anor). Ces pays de la Sambre sont les plus pittoresques du Nord.

(b) LE BOULONNAIS.

Sous ce nom on entend le pays qui s'étend en demi cercle autour de Boulogne. Il forme une "boutonnière" autrement dit une brèche dans le sol crétacé. En effet situé dans l'Artois, cette région s'en distingue par son sol : la craie disparaît, les sédiments infra-crétacés et le jurassique affleurent et même sur un point, près de Marquise, on a la surprise de voir reparaître, à 200 kilomètres de distance, les roches primaires enfoncées depuis l'Ardenne dans les profondeures du sol.

Mais d'un point de vue plus géographique le Boulonnais est plus étendu on le divise en :

Le Bas Boulonnais.

Limité à l'ouest par la mer, à l'est et au sud par de hautes collines crayeuses derrière lesquelles s'étendent le haut Boulonnais et l'Artois. En réalité, le bas Boulonnais mesure une plus grande étendue, car ce n'est pas une simple surface plane, il a un développement en altitude par d'innombrables soulèvements sauf des hauts sommets l'œil ne découvre aucun vaste horizon et de quelque côté qu'il se tourne, il s'arrête sur les versants ou sur le fond des vallons qui se perdent eux-mêmes en vallées. Région richement irriguée par de nombreux ruisseaux et rivières, de nombreux pâturages où paissent bestiaux et poulains, bouquets d'arbres isolés, tel est le paysage qui s'offre au voyageur.

Le Bas Boulonnais est constitué par des terrains de formation secondaire du type jurassique, avec des roches de différentes natures dont les principales, celles qui ont le plus contribué à la formation du sol et du sous-sol : le calcaire siliceux et phosphate, le quartz, le sable forment la base des collines et c'est de ces divers éléments que s'est formé le sol arable, de même sous ce dernier on trouve des couches

d'argile, de sable vert, de calcaires grossiers. Cette argile est très avide d'eau mais en raison de sa nature plastique une fois qu'elle en est saturée, elle la retient. Il s'en suit que le sol arabe est facilement noyé après les longues pluies.

Le Haut Boulonnais.

Il commence vers l'Ouest où le Bas Boulonnais finit, la ligne de démarcation est nette. Ses limites sont au nord le détroit du Pas-de-Calais, à l'est une ligne qui passerait de Saint-Omer à Saint-Paul et Auxi-le-Château, au sud par la rivière « L'AUTHIE ».

Le Haut Boulonnais offre des collines moins escarpées et des vallées plus larges. Il se différencie du Bas Boulonnais sous le rapport géologique : la craie blanche à silex et l'argile y tiennent à peu près une place égale. Ici ce n'est plus le calcaire oolithique du Bas Boulonnais, mais un substratum de foraminifères accumulés lentement par la mer. La craie à silex couronne les falaises et apparaît aussi sur le flanc des vallées, tandis que sur les plateaux, elle est couverte soit par le limon, soit par l'argile à silex.

La plaine du Calaisis.

Appelée également plaine des Watringues, et limitée au sud-ouest par les derniers soulèvements du Haut Boulonnais, au nord par la partie terminale du détroit et la mer du Nord, à l'est par l'Aa.

C'est une région conquise sur la mer dont elle est protégée par des digues artificielles là où les digues naturelles font défaut.

En raison de sa grande dépression, la plaine resterait toujours submergée par les eaux de pluie, si on ne l'avait sillonnée par une infinité de canalicules assurant le drainage et aboutissant à de grands canaux collecteurs dits : Watergands, eux-mêmes en communication avec la mer par des écluses à marée basse.

Le sol de cette région s'est élevé par apports intermittents ou continus des sables et coquillages, soulevés par les hautes marées et poussés de proche en proche par le vent ; il est formé également de sédiments charriés par les torrents et les rivières. Aujourd'hui asséché ce diverticulum est partout cultivé et d'une fertilité incomparable, mais sur de grandes surfaces on n'y accède encore que par voix d'eau et tous les transports de bétail à mettre à l'herbage, de chevaux et d'instruments de culture se font à l'aide de bateaux.

Le terrain en arrière des dunes est constitué par un mélange de très peu d'argile, et de beaucoup de sable, de graviers, il repose sur un banc d'argile blanche. Mais à une distance de deux kilomètres au plus de la côte, la terre change d'aspect et laisse voir une couche arable formée de sable, d'argile, de calcaire.

Dans ce vaste espace qui s'étend sur cinq cantons du Pas-de-Calais arrivent comme en champ clos, pour se disputer la prééminence, les races limitrophes : Boulonnaise, Ardennaise, Trait du Nord et Flamands.

(B) CONDITIONS CLIMATOLOGIQUES

Température.

Le climat est un autre de ces éléments liants qui assurent au Nord de la France une réelle unité. En effet la latitude dont l'influence subsiste, prépondérante en dépit de la situation maritime, indique pour ces régions situées en grande partie entre les cinquantième et cinquante-et unième parallèles, un climat assez froid et dont la moyenne annuelle est de 9° 5 au-dessous du chiffre de la moyenne annuelle de notre pays qui est de 11°. Il est trop évident que l'influence maritime, dans ces pays de facile pénétration permet ce chiffre bien supérieur à celui des pays situés sous la même latitude et qui ne bénéficient pas des mêmes influences adoucissantes. D'ailleurs la moyenne des températures va décroissant avec l'éloignement des rivages, du Nord vers le Sud, à l'inverse de la loi de décroissance normale : Dunkerque a une moyenne annuelle de 10°, Lille 9° 7, avec un hiver légèrement plus froid et un été plus chaud. A Mézières, la différence devient plus sensible avec une moyenne de Janvier de 1° 4, de Juillet 18° 3, ici dominent les influences continentales.

Donc peu de différence aux points extrêmes de notre pays. Néanmoins on peut considérer du point de vue température deux zones légèrement distinctes : le littoral et l'intérieur, ainsi : DUNKERQUE : Moyenne annuelle 10° 2 - VALENCIENNES : Moyenne annuelle 9° 7.

Vents.

Le vent est un élément important du climat de ces régions. Il vient habituellement de la mer et souffle du Sud-ouest. Il s'engouffre de l'Atlantique dans le couloir de la Manche et aborde le Pas-de-Calais et les plaines découvertes, violent, dur et fréquent.

Ce vent sauvage auquel rien ne fait obstacle bat à grands coups toute cette région, soulève en vagues énormes les flots livides qui mêlent leurs poussières aux brumes de la côte, il chasse les dunes, tord et casse les arbres, rase les maisons basses des villages et vient hurler aux carrefours des villes.

Le vent d'ouest est plus rude que froid, il adoucit les jours d'hiver, amène rapidement le dégel.

Pluies.

Le vent d'ouest n'arrive pas seul, il porte avec lui la vapeur d'eau océanique et détermine un état presque continuellement humide de l'air. Les pluies sont relativement peu abondantes, au moins pour la quantité d'eau totale qu'elles laissent tomber, en revanche le nombre de jours de pluies est considérable (150 jours par an), d'où un ciel de cendre gris argent si caractéristique de la Flandre et la pluie tombe fine et incessante. Il pleut plus ou moins suivant le relief, suivant l'orientation. Les collines de l'Artois déterminent un partage des pluies: les régions de l'ouest reçoivent de 800 à 900 millimètres parfois un mètre, tandis qu'à l'est, les hauteurs forment écran, la chute n'est plus que de 600 à 700 millimètres. Le Boulonnais joue le même rôle : Calais et les environs n'enregistrent jamais plus de 800 millimètres et la pluie va décroissant vers Dunkerque jusqu'à ne pas dépasser 600 millimètres. La Flandre Intérieure en dépression reçoit une moyenne de 750 millimètres. L'Ardenne, en raison de l'altitude, est pluvieuse et présente une moyenne de un mètre, chiffre souvent dépassé.

Cette humidité continuelle de l'air s'accompagne d'une très faible évaporation : Le vent très chargé de vapeur d'eau n'exerce pas, pour cette raison son influence asséchante, ce sont là des circonstances qui retiennent l'eau de façon presque permanente à la surface, surtout sur le sol plat et argileux de Flandre. BLANCHARD, dans son étude sur la Flandre, s'est arrêté sur cette humidité continuelle et partout constatée qui « se révèle par la rigueur de la végétation, par les prairies à l'herbe drue, par les moissons fortes en paille et par les arbres florissants » et qui « ne donnent jamais à la boue gluante le temps de sécher ».

II. — L'AGRICULTURE

Nous ne pouvons entreprendre l'étude de l'évolution de la population chevaline dans le Nord sans regarder auparavant l'évolution de l'agriculture, car, comme nous le verrons, celle-ci joua le rôle primordial du perfectionnement de nos races équines et de sa spécialisation en animaux de gros traits.

(A) CONDITIONS GÉNÉRALES DE LA VIE ÉCONOMIQUE AGRICOLE DE LA RÉGION DU NORD

Le sol de la région Nord, exception faite pour l'Ardenne, est d'une richesse incontestable ; le relief associe les avantages des plaines largement découvertes à ceux du sol et le climat, quoique septentrional et excluant certaines cultures, vigne et maïs par exemple, est suffisant pour mener à bien la maturation des blés et des fruits.

Mais cette fortune qui naguère mettait ces régions au premier rang parmi nos terres nourricières, est plus encore le fait de l'homme que de la nature : considérées isolément, les étendues crayeuses du Hainault, Cambrésis, Artois, même recouvertes de limon, les argiles compactes humides et les sables de la Flandre intérieure, les boues, graviers, et sables du littoral ne constituaient pas de ces sols généreux que la nature dispense à l'homme en des pays plus favorisés. Il a fallu le travail acharné des générations pour refaire la terre, la défricher, la drainer, l'ameublir. Ces « premiers auteurs de la glèbe féconde » n'ont fait que le plus rude et le plus grossier travail préparatoire d'autres, profitant du voisinage d'éléments dont le mélange devait donner de favorables résultats, ont tiré l'argile des profondeurs, argile, qui mêlé avec le sable de la surface a peu à peu cédé de sa ténacité : la craie en abondance, les phosphates, ont permis d'enrichir les éléments sableux. Après tant d'efforts obstinés pour le constituer physiquement, le sol est aujourd'hui l'objet de soins plus savants et par engrais et amendements, la chimie permet de développer plus particulièrement telle aptitude à telle production ; DEMANGEON caractérisant la culture moderne dans ces pays, s'exprime ainsi : « Toutes ces plaines fertiles nous donnent le spectacle d'une agriculture nouvelle, fondée non plus sur l'observation de règles traditionnelles, mais sur l'application chaque jour plus rigoureuse d'une

méthode scientifique. La production agricole y prend le caractère d'une collaboration savante de l'homme avec la terre. Le travail de la glèbe n'est plus uniquement une œuvre d'énergie physique, c'est une spéculation qui cherche à produire beaucoup et à meilleur marché pour gagner davantage ».

Il était d'ailleurs nécessaire que la science apportât son concours dans cette œuvre toute artificielle de reconstitution du sol. Les conditions de l'agriculture moderne se sont considérablement modifiées surtout en pays industriel. Jadis, les nécessités immédiates de l'alimentation d'une population nombreuse obligeait le paysan à la culture des produits essentiels. Aujourd'hui le développement des voies de communications permet aux pays d'outre-mer, greniers à blés, de pourvoir et souvent même à bon marché à la nourriture de peuples très lointains. L'avantage est de restituer peu à peu la culture des végétaux aux sols et aux climats qui leur conviennent le mieux, où ils croissent dans les conditions les plus faciles et les moins onéreuses. Le blé se cantonne dans les plus riches plaines du climat continental du nouveau monde et de l'Europe orientale, la vigne dans les domaines de la zone tempérée chaude des deux hémisphères, le lin, le chanvre dans les régions humides et assez froides du Nord.

Notre région Nord, en raison des commodités nées de la présence de la houille et du développement des communications, s'est déterminée de préférence pour les cultures industrielles, la betterave sucrière par exemple était toute indiquée : les sucreries et distilleries s'installent sur le bord des fleuves et des canaux, à proximité des voies ferrées qui leur apportent betteraves, charbon et pierres à chaux ; les tubercules, en raison de leur poids et de leur volume, ne sauraient être cultivées loin de leur lieu d'utilisation.

Dans cette région où le sol est préparé pour toute production où le climat n'est pas trop exclusif, où la vie agricole est soumise à des fluctuations diverses obéissant aux modifications par delà les frontières, aux nécessités industrielles, au progrès scientifique ; il a vu les anciennes cultures familières, colza, céréales, œillette, lin, chanvre, céder du terrain ou disparaître complètement ; les plantes oléagineuses étant supplantées par les arachides, les textiles reportés vers la Russie septentrionale. On a plus guère conservé que le froment et l'avoine, encore leur culture s'est-elle à la fois restreinte en superficie mais considérablement accrue en rendement puisque l'hectare, dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais, donnent jusqu'à 30 hectolitres doublant presque la moyenne du territoire Français.

Le houblon se maintient en raison des besoins de la fabrication de la bière, boisson la plus répandue dans ces régions privées de vignes.

La pomme de terre n'occupe qu'une place relativement restreinte,

mais elle subsiste pour des raisons alimentaires et industrielles, et comme elle est de qualité. On en exporte dans le pays tout entier et en Algérie pour les plantations.

La culture de la chicorée venue de Belgique, s'est implantée pour des raisons de voisinage, de sol riche et de climat favorable. Ce produit dont l'utilisation est universellement connue, sinon pratiquée a gagné la faveur du public et la consommation nationale dépasse de beaucoup la production.

La culture maraîchère bénéficiant de l'humidité naturelle et de l'engrais animal, humain et industriel, s'est considérablement développée autour des villes. Elle suffit au besoin de la population.

La culture fruitière en vergers a pris une extension considérable dans les campagnes vallonnées et fraîches des environs d'Avesnes. elle se mêle à celle des légumes aux environs de Lille, Douai et Cambrai.

(B) LA FRANCE DU NORD PAYS DES CULTURES INDUSTRIELLES

Toutes les cultures industrielles exigent avant tout un sol de premier ordre, et c'est la première condition qui rend onéreuse leur culture. Elles exigent en outre une abondante main-d'œuvre, une culture moderne vraiment industrialisée et de bonnes conditions de transport. Aussi les trouve t'on surtout dans les régions Françaises des plus avancées à tous ces points de vue, c'est-à-dire essentiellement dans la région du Nord. La région du Nord tenait avant sa dévastation par la grande guerre (1914-1918) le premier rang pour presque toutes les cultures industrielles, et depuis la guerre elle a réussi à le reconquérir pour quelques-unes. Mais il ne faut pas dissimuler que ces régions favorisées sont aussi les régions principales de la production du blé qui donne en définitif un rendement de culture et de profit supérieur.

Il ne serait pas exagéré de dire que la vraie culture industrielle de notre région, c'est le blé. On peut dire aussi, avec tout autant de vérité, que les cultures industrielles ne se conservent presque dans la France septentrionale comme un adjuvant du blé. Etant des plantes sarclées, elles font profiter les céréales des façons données au terrain ; c'est leur développement qui a assuré la fortune et la prédominance du blé dans la France septentrionale. Aujourd'hui leur premier rôle est d'être l'assolement type des céréales riches, comme matières premières industrielles, elles cèdent lentement le pas aux marchandises importées.

a) Plante textile : le lin.

Le Nord de la France est producteur d'un produit textile végétal : le lin, dont la production est en décadence. Le lin décroît parce que son usage tend à diminuer devant l'emploi de textiles moins coûteux en particulier le coton.

En outre cette culture ne trouve pas chez nous les meilleures conditions physiques et surtout économiques. La France devait avant guerre lutter contre la concurrence des pays où le prix de revient était plus bas que chez elle, soit par suite d'un rendement supérieur, soit par l'emploi d'une main-d'œuvre moins coûteuse. Aussi malgré les primes accordées à la culture par le gouvernement, l'étendue consacrée à cette plante est moitié moins qu'en 1880.

Le lin, qui veut des terres riches, bien cultivées, un climat frais et humide, est une culture flamande par excellence.

b) Plante alimentaire : la betterave.

De beaucoup la première culture industrielle du Nord est la betterave. La betterave à sucre occupe 50 °/₀ et la betterave de distillerie 6 °/₀ des surfaces employées aux cultures industrielles. La première donne 72 °/₀ en poids et la seconde 23 °/₀ en poids des produits fournis à nos cultures industrielles.

Nous avons vu que la betterave joue dans notre agriculture le rôle de "tête d'assolement" pour les céréales riches, et se cultive dans les départements qui viennent en tête de notre production de blé, elle veut avant tout un sol très riche, sans excès d'humidité, celle-ci faisaint baisser la teneur en sucre. Elle veut aussi une main-d'œuvre considérable, à la fois pour donner à la plante les soins minutieux qu'elle exige, et pour traiter industriellement son produit. Il n'y a pas de culture qui soit plus étroitement liée à l'industrie, surtout pour cette raison de main-d'œuvre en effet, tant que la culture se poursuit, l'usine chôme et dès que la récolte est faite l'usine doit transformer le produit en sucre dans une période très courte qui n'atteind même pas trois mois. Le personnel est employé alternativement aux deux travaux : il passe neuf mois de l'année sur la culture et trois mois dans la sucrerie. C'est pourquoi champs et sucreries sont étroitement voisins et ne peuvent vivre ensemble que dans les régions de grande industrie. L'usine est installée au millieu des champs de betteraves, à travers les cultures. Le champ de betteraves sucrières n'est en réalité qu'un des ateliers de la sucrerie, atelier en plein air, le plus vaste de tous.

Ces conditions de culture, éminemment industrielles ne sont pleinement réalisées que dans le Nord de la France. La Flandre et la Picardie sont nos deux régions sucrières. C'est là que la betterave avait été introduite au début du XIX[e] siècle pour suppléer à la pénurie de sucre colonial pendant le Blocus Continental. Disons que les départe-

ments du Nord et du Pas-de-Calais fournissent à eux seuls 25 % de la production Française.

De cette étude du milieu un certain nombre de conclusions s'imposent. D'abord la grande fertilité du sol qui a encore été augmentée par l'emploi judicieux d'engrais et d'assolements appropriés. La betterave et le lin sont des plantes favorables à la culture des céréales, du blé en particulier. Or, d'après DECHAMBRE, à la fertilité du sol correspond une masse et un volume plus grand des animaux, donc format hypermétrique. A la culture industrialisée doit correspondre un tracteur alliant la force à la résistance. Le manque de beau temps oblige le cultivateur à avoir des chevaux en surnombre et l'incite à entretenir des chevaux qui marchent vite. Les terrains humides sont des sols difficiles à travailler et demandent des animaux forts. L'humidité influe aussi sur la forme de l'animal, l'organisme qui tend à se défendre contre les intempéries se protège au moyen d'une peau plus épaisse. Le sol agit également sur les sabots, les terrains détrempés donnent des chevaux à sabots plats, tandis que les terrains trop secs donnent des sabots étroits dits « de mulets » de là le soin des éleveurs à rechercher des géniteurs ayant de bons pieds, comme nous le verrons plus loin.

Ce sont tous ces facteurs d'une importance primordiale sur l'évolution chevaline d'une région que nous allons à présent étudier et en montrer les effets, effets qui sont également les conséquences d'autres causes, tels que les conditions économiques, l'amélioration de l'état des routes et des moyens de transport.

Facteurs Modificateurs de l'Évolution Chevaline

I. — CONDITIONS NATURELLES

(A) INFLUENCE DU CLIMAT

Le climat est un facteur de premier ordre dans la constitution des êtres vivants, son influence est très visible. Si on examine les chevaux de différentes régions, on se rend compte que tous n'ont pas une constitution identique. On peut diviser la France en deux parties, d'une part le midi avec son climat sec et chaud n'est pas favorable à la production chevaline car il nuit à la création des pâturages, cependant le sud-ouest avec son climat chaud mais région très irriguée, permet la production du cheval, cependant ces animaux restent très fins, nerveux, de petites tailles, ce sont des animaux de selle, on ne peut les employer au trait ni à la culture. Il en va tout autrement dans le Nord de la France, pays au climat tempéré et humide, dans nos plaines du Nord au climat maritime. Là les pâturages sont d'excellente qualité, le cheval bien nourri se développe, il prend de la taille et de la chair, il est prêt aux durs travaux de la culture et du charroi.

Le climat tempéré humide de nos plaines du Nord est donc plus favorable à l'élevage, un tel climat permet seul la production de chevaux de taille, de poids élevé et au tempérament moins vif voire lymphatique en ce qui concerne la race Belge et son cousin germain Français : le trait du Nord.

Cette distinction entre chevaux du Nord et du Midi avait déjà été remarquée au XVIII[e] siècle par PRESEAU de DAMPIERRE et notamment par LUBLIN de CHATEAUVIEUX qui écrivait : « Une loi physiologique semble avoir réglé cette distribution en décidant que le cheval serait toujours souple, fin et léger dans les pays méridionaux, c'est-à-dire plus propre à être monté qu'à traîner les fardeaux dont le poids dépasse ses forces, tandis qu'en revenant vers les régions tempérées, sa taille se renforce, son poids augmente et ses formes s'épaississent avec le développe-

ment qu'une nourriture plus grossière mais plus abondante donne à son système lymphatique. Le cheval Flamand offre le plus haut terme de cette tendance ».

(B) INFLUENCE DU SOL

Toutes les régions du Nord sont constituées de terrains imperméables, or, on sait que toutes les régions de production ont un sol imperméable, c'est le cas des Flandres formées d'argiles tertiaires et d'alluvions, du Boulonnais avec ses marnes jurassiques.

En effet, ces régions humides, au sol imperméable, réalisent les conditions les plus favorables à l'établissement des pâturages.

On pourra objecter à cette théorie que toutes les régions d'élevage ne sont pas des pays où l'on fait naître le cheval, mais où l'on élève les bêtes à cornes. Aussi serons-nous conduits à examiner les rapports de la production du cheval et de celle des bêtes à cornes.

II. — FACTEURS GÉNÉRAUX DE L'ÉVOLUTION CHEVALINE : LES EMPLOIS DU CHEVAL

(A) TRANSFORMATION DES MODES DE TRANSPORT ET L'ÉLEVAGE DU CHEVAL

Les chevaux ont du se modifier en même temps que se modifiait leur emploi. La transformation la plus frappante s'est faite dans la première moitié du 19e siècle.

Au 18e siècle, en dehors des grandes routes, le réseau routier était peu développé, il n'existait que des chemins difficilement praticables, voire inutilisables par les voitures durant une grande partie de l'année. Aussi la majeure partie des transports ne pouvait se faire par voiture. Du fait de l'imperméabilité du sol, du climat humide, les chemins étaient sans cesse détrempés d'où inutilisables.

Donc, à cette époque, à part quelques bonnes routes on ne pouvait circuler le plus souvent que par des chemins creux étroits, remplis d'ornières. Aussi les transports ne s'effectuaient-ils presque uniquement qu'à dos de cheval.

(a) **Transformation des modes de transport.**

Vers la fin du 18e et au début du 19e siècle on augmenta le nombre des grands chemins, aussi bien qu'encore imparfaits on pouvait y circuler plus commodément. Aussi se mit-on à voyager en voiture. La clientèle du cheval de selle fut diminuée et celle du cheval de trait augmentée d'autant. Les transports par voiture, plus rapides, se développèrent ainsi que se développèrent le commerce et l'industrie à partir de 1815.

« En France, écrivait DESVAUX-LOUSIER en 1847, on ne va plus à pied, on va à cheval et tout le monde veut aller en voiture, il en résulte que le cheval de trait est demandé et le cheval de selle délaissé. Les faits sont là pour nous dire l'augmentation prodigieuse de tous les véhicules dans Paris et dans toutes les grandes villes, l'établissement des petites voitures dans toutes les directions au fur et à mesure que les routes deviennent plus praticables, les habitudes des fermiers, des commissionnaires, colporteurs,

qui ont tous cabriolets, carrioles ou charrettes, les besoins et l'intelligence du commerce qui veut aller vite et diminuer ses frais de déplacement et même de l'agriculteur qui abandonne peu à peu le travail par les bœufs pour le remplacer par celui des chevaux ».

De 1815 à 1850, les circonstances devinrent de plus en plus favorables au cheval de trait, car les moyens de communication continuèrent à se perfectionner, le réseau des routes devint de plus en plus long, la circulation devint plus aisée et en conséquence augmenta fort. La consommation des chevaux de trait s'accroit donc de plus en plus. En résumé, les chevaux de selle perdirent leur clientèle de classe moyenne, les gens se mirent à circuler en voiture. Désormais l'élevage du cheval de selle est en crise et cette crise se poursuit encore aujourd'hui.

(b) **Transformation des races de trait.**

Ce sont surtout les chevaux de trait qui ont du s'adapter aux modes de transport nouveaux. Etudions donc brièvement l'histoire des variétés de trait au 19e siècle.

Les nouveaux modes de transport exigeaient des chevaux de trait d'un type nouveau, les anciens étaient de petite taille et incapables de traîner de lourdes voitures. On voulait maintenant des chevaux plus grands et plus vigoureux. Il fallut donc une transformation et celle-ci devait être si complète qu'on peut la considérer comme une véritable création de variétés nouvelles. Cette transformation des chevaux de trait se fit entre 1815 et 1830, elle eut pour conséquence une division en deux catégories : animaux de gros trait, animaux de trait léger.

Le commerce réclamait des chevaux capables de traîner des charges pesantes sur de mauvais chemins. Les producteurs réussirent à grandir et à grossir les chevaux de trait. Entre 1815 et 1830, les différentes variétés de trait furent ainsi transformées.

En somme les chevaux de trait durent comme les chevaux de selle subir un changement, mais beaucoup moins profond ; pour les seconds, il y eut un développement par des animaux entièrement différents, par l'origine, la forme, les modifications, développement des aptitudes anciennes pour satisfaire des besoins nouveaux. Là il y a eu vraiment création, ici transformation seulement. Aussi l'adaptation des chevaux de trait se fit-elle plus aisément, plus complétement, et avec un plus grand succès.

Le commerce utilisait les chevaux de trait à deux usages fort différents ; les uns transportaient au pas des marchandises lourdes et peu pressées, les autres transportaient au trot les marchandises pressées et les voyageurs. Aux deux espèces de service

correspondirent deux espèces de chevaux de trait : les chevaux de gros trait dont les types étaient le Boulonnais et le Flamand, et ceux de trait léger dont le type était l'Ardennais.

Bientôt des causes d'ordre économique firent transformer ces chevaux. Surtout, les besoins du commerce croissaient sans cesse. Les transports lourds se développaient de jours en jours ; les entreprises de postes et de messageries accroissaient la vitesse de leurs voitures et usaient un nombre de plus en plus grand de chevaux. Dans les régions d'élève, on imprima à la production la plus grande activité possible, on la dirigea exclusivement vers l'accroissement du nombre des produits. GAYOT a montré que dans le nord de la France, la production augmenta fort de 1840 à 1850. Cela ne suffit pas ; il fallut faire appel aux régions voisines. Dans le Boulonnais, l'exagération de la vente eut ce résultat qu'on livra au commerce le plus grand nombre d'animaux possible, et les meilleurs ; les autres furent réservés à la reproduction ; bientôt même on fit appel pour la monte aux étalons du dehors : « Notre département du Nord fut successivement envahi au retour de chaque saison et occupé pendant cinq à six mois de chaque année par 500, 600 jusqu'à 700 chevaux belges, repoussés du service de la monte en Belgique par des règlements coercifs qu'ils ne rencontraient pas en France » (GAYOT). La variété Ardennaise fut grossie mais abîmée ; il y eut désormais dans l'Ardenne deux sortes de chevaux : la « Grande Race » qui se rapprochait du Flamand, la « Petite race » réfugiée dans la partie montagneuse autour de Chimay.

La crise des chemins de fer et l'élevage de 1850 à 1873.

Les chevaux de trait subirent une crise à la suite de l'établissement des chemins de fer. Elle eut des résultats fort imprévus et différents selon les lieux.

Elle se fit sentir à partir de 1842, mais seulement sur une faible étendue du territoire peu courue par les premières voies ferrées, elle ne se manifesta avec quelque ampleur qu'après 1848 ou 1850, mais ses débuts ont coïncidé avec le temps du grand développement des transports très rapides dont nous avons parlé : cette constatation a, nous le verrons, son importance.

Les gens d'alors se trompèrent du tout au tout sur les conséquences de la construction des chemins de fer. Ils pensèrent que les chevaux seraient moins employés et leur élevage, sinon ruiné, du moins fort diminué ; ils crurent que les chevaux n'étant plus employés aux transports lourds, devraient changer de forme et devenir plus légers.

« Les chemins de fer, écrivait le colonel Quentin dès 1842, feront diminuer la consommation des chevaux de poste, de diligences et de roulage ».

Cette prédilection ne se réalisa qu'à demi, le nombre des chevaux de postes et de diligences s'abaissa graduellement mais avec lenteur; pendant quelques temps, l'augmentation du nombre des voyageurs composa en partie la suppression des grandes lignes de diligences en accroissant l'importance des lignes secondaires qui menaient aux stations de chemin de fer.

En 1850, le général LAMORICIÈRE affirmait que pour cette raison « le nombre des chevaux employés pour les diligences n'éprouvait pas de diminution notable ». Dix ans plus tard, il devenait évident que ce nombre avait beaucoup décru : il y eut crise du cheval de trait léger destiné aux postes c'est-à-dire de l'Ardennais.

Quant aux chevaux de roulages, leur nombre loin de diminuer s'accrût et beaucoup plus que ne diminuait le nombre des chevaux de postes. Ce que les chemins de fer augmentaient dans d'énormes proportions la quantité des marchandises transportées.

Il n'y eut même pas de crise passagère: la construction des chemins de fer entraina de grands travaux qui exigèrent l'emploi de très nombreux chevaux de trait lourds.

En somme on avait cru longtemps que l'industrie des chemins de fer devait ruiner la population chevaline : il s'est produit justement le mouvement contraire, car jamais on n'a eu autant besoin de chevaux.

Les chevaux de trait subirent une transformation, une adaptation nouvelle.

Les contemporains s'imaginèrent que la construction des chemins de fer porterait un coup mortel aux chevaux lourds : "Conduirait à demander aux chevaux de trait des allures plus allongées" (LAMORICIÈRE), une conformation plus légère. En fait ce fut le contraire : les chevaux de trait ont été non pas allégés mais alourdis encore, ç'a été l'époque de la disparition presque totale du cheval de trait léger, du grossissement général.

Tous ne se montrèrent pas capables d'un tel changement, l'élève du gros cheval demande une nourriture abondante, partant une culture et un sol riches; seul le Nord de la France réunissait ces conditions. Encore le succès fut-il loin d'être complet, car dans leur zèle à produire un nombre croissant de gros chevaux, les éleveurs firent imprudemment appel aux régions voisines ; ainsi ceux du Boulonnais à la Belgique. Par l'appât du gain, ils se dessaisirent trop facilement des bons animaux de race, pour les vendre aux autres régions, et les remplacèrent par des animaux

d'autres pays, très inférieurs. En somme "on voulait aller trop vite et au lieu d'avancer on recula", nos chevaux du Nord, les Boulonnais surtout, étaient détériorés.

Vers 1875, tous nos chevaux de trait paraissaient en fort mauvais état ; on pouvait dire "qu'il ne restait plus que des débris de nos anciennes races de trait".

(C) LA CRÉATION DES RACES DE TRAIT

A partir de 1880 environ, une période de progrès commence. La loi de la surveillance des étalons, en 1885, supprime l'une des causes de la dégénérescence, l'emploi des mauvais étalons rouleurs ; le marché intérieur s'étend chaque jour ; surtout un marché nouveau, le marché américain, qui exige la qualité, vient de s'ouvrir ; le zèle des éleveurs est stimulé.

La période qui s'étend de 1880 à nos jours est caractérisée d'abord par l'amélioration des chevaux de trait ensuite par le grossissement des chevaux de trait.

(a) **Amélioration des chevaux de trait.**

Dès maintenant est constituée la race Boulonnaise. La race Ardennaise doit encore être considérée comme en voie de formation.

Les races améliorées à la fin du 19e siècle l'ont été pour des raisons avant tout économiques ; les acheteurs ont exigé des éleveurs des animaux parfaitement adaptés au service qu'on exigeait d'eux ; ils ont réclamé des chevaux de trait de grande taille, robustes, capables de traîner de lourdes charges, soit au pas, soit au trot ; ils ont voulu qu'ils fussent suffisamment définis pour pouvoir être achetés en toute confiance. Aussi ont-ils exigé une garantie d'origine ; ils doivent faire partie d'une race constituée par sélection et en possession d'un livre généalogique ou stud-book. Ce sont surtout presque exclusivement d'abord les acheteurs Américains qui ont ainsi entraîné les éleveurs Français. Ainsi pour améliorer le Boulonnais, il a fallu acheter des chevaux de bonne race dans le Vimeu et les revendre dans le Boulonnais (sur l'initiative du conseil général du Pas-de-Calais ; en même temps, la loi sur la surveillance des étalons éliminait les mauvais rouleurs venus de Belgique). Dans l'Ardenne l'amélioration des chevaux du pays n'est pas aussi avancée, il y a certainement

progrès, mais l'amélioration en est encore à ses débuts. Les chevaux de l'Ardenne sont surtout des "BRABANCONS" c'est-à-dire des Ardennais grossis, et détériorés « bêtes lymphatiques et monstrueuses, tout juste utilisables pour le trait le plus lent » (CHARPY). Le véritable Ardennais, l'Ardennais léger, était, croyait-on, complètement éteint ; il existe cependant encore, mais n'est représenté que par un petit nombre d'individus. C'est grâce à l'existence de ces petits Ardennais, qui ont conservé le type ancien, qu'on espère améliorer le cheval Ardennais.

(b) **Grossissement des chevaux de trait communs.**

Dans les régions d'élevage moins riche, la masse des chevaux communs, animaux de moindre valeur, employés au trait ou à la culture, s'améliore aussi de jour en jour ; ainsi le Boulonnais est-il employé dans le Nord, l'Ardennais, en Lorraine et dans l'Est.

(D) RÉSULTATS GÉNÉRAUX

« L'histoire de l'une quelconque de nos anciennes races de trait, disait GAYOT en 1887, est l'histoire de toutes, elles ont eu même phase, dans le même temps et puis-je dire, même destin. Elles commencent toujours par appartenir de plus ou moins près au type léger, et graduellement s'avancent vers le gros et le très gros, s'efforçant par là de répondre aux besoins changeants des diverses évolutions de la civilisation ».

Toutes les races ou variétés de trait, en effet, tendent à l'heure actuelle à se confondre, et à se confondre en se grossissant.

En même temps, toutes les races tendent à revêtir une robe uniforme, foncée, baie, alezane, surtout noire ; les raisons en sont l'élimination de l'armée des chevaux à robe claire, visibles de loin et plus encore la préférence accordée par les acheteurs étrangers, ceux des Etats-Unis et de l'Argentine notamment aux étalons noirs.

Uniformisation et grossissement indéfini, voilà les deux faits essentiels. L'uniformisation ne semble pas un mal, puisqu'elle s'accompagne pour les animaux communs d'un indéniable progrès. Mais on ne saurait juger avec autant d'indulgence la tendance générale à l'alourdissement des chevaux de trait ; elle est certainement imprudente et risque de compromettre leur avenir, elle les rend moins énergiques, plus mous, plus lymphatiques. Jamais

l'élevage du gros trait n'a été si prospère, les prix ont été sans cesse augmentés : « Le cheval de trait, qui valait au commencement du 19e siècle 500 à 600 francs, a passé successivement par les prix de 800 à 900 francs, jusqu'à 1500 à 1600 » (LAVALARD).

(E) LA QUESTION DU CHEVAL DE TRAIT LÉGER

Le grossissement général des chevaux de trait a eu pour conséquences la disparition presque complète du cheval de trait léger. Elle ne date pas d'hier et se faisait déjà sentir dès la fin du second empire. A l'heure actuelle on ne trouve plus nulle part de chevaux de ce type sauf un nombre extrêmement réduit en Ardenne. Cette disparition du trait léger, cette recherche universelle du gros trait ne vont pas sans inconvénients. Le cheval de gros trait est devenu un animal spécialisé : il est, suivant les fortes expressions du capitaine CHARPY : « un produit manufacturé, le cheval d'une nourriture spéciale, d'un régime spécial, et d'un élevage particulier ». Il devient, au moins, dans notre pays de grande production, une manière de pur sang, exigeant et coûteux.

(B) LE CHEVAL ANIMAL DE LABOUR SA PLACE DANS LA VIE AGRICOLE

L'emploi le plus important du cheval, dans l'agriculture, et son emploi comme bête de labour est accessoirement, de transport. Il faut distinguer les régions où on laboure avec des animaux de l'espèce chevaline et celles où on laboure avec des animaux de l'espèce bovine. Presque partout en France la terre était travaillée avec ces derniers. Seul le Nord de la France, et en particulier le Boulonnais, employait uniquement des chevaux aux labours. Cette exception s'explique par des circonstances particulières : pluies et gelées empêchaient de travailler la terre en hiver, les labours, pénibles dans ces terres fortes, devaient être faits très rapidement au printemps, on ne pouvait recourir aux bœufs, bêtes lentes ; on se servait donc des juments. Le labourage par les chevaux correspond donc à un mode particulier de culture.

Néanmoins une distinction est encore à faire en ce qui concerne la culture dans le Nord et on peut diviser notre région en deux parties correspondantes à celles déjà décrites dans l'étude du milieu : d'une part le Nord proprement dit, pays de grandes cultures aux terres riches, produisant presque uniquement céréales et betteraves, mal pourvu de pâturages d'où ne pratiquant pas l'élevage, parce qu'il trouve plus de profit à les acheter au dehors et à consacrer ses terres à la production des grains. Ici on emploie le cheval pour les travaux parce qu'il laboure mieux et plus vite que le bœuf, parce que le cheval adulte est plus aisé à nourrir que le bœuf. La seconde région du Boulonnais constitue un pays de moyenne culture, ici il y a peu de terres labourables, beaucoup de pâturages ; l'élevage domine : les juments sont employées au labour bien qu'on élève aussi des bêtes bovines parce que c'est seulement grâce à leur travail que les bêtes chevalines sont élevées avec profit. Au 19e siècle, quelques régions du Nord reviennent cependant au bœuf dans une certaine mesure : la règle générale est que les régions riches usent du cheval, les régions plus pauvres, du bœuf. Les grandes régions limoneuses du Nord font cependant exception, en effet, c'est à cette époque qu'apparaît la betterave sucrière, or, cette culture exige des façons répétées et pénibles, entraînent des charrois très lourds. Le bœuf plus lent, moins nerveux, mais plus résistant et plus fort que le cheval, convient mieux ; en outre, après l'avoir fait travailler on peut l'engraisser avec les pulpes de betteraves, les drèches et autres résidus de fabrication. Il a fallu choisir une race capable de labeur pénible et dont l'engraissement fut rapide : les bœufs blancs Charollais étaient tout indiqués, ce sont eux surtout qu'on vit au travail.

Il est d'ailleurs intéressant de suivre les étapes de cette substitution. Dans les régions limoneuses du Nord, la culture de la betterave à sucre se développa à partir de 1809. On sait qu'elle transforma l'agriculture. Vers le milieu du XIXe siècle, elle transforma l'élevage des bestiaux : on employa les betteraves et surtout les pulpes de betteraves à l'engraissement des bœufs ; on engraissa en particulier un nombre croissant de bœufs. Les marchands dits « Flamands » qui de longue date, achetaient des bouvillons dans la Franche-Comté pour les revendre aux herbagers de la Flandre se mirent à fournir aussi les cultivateurs de betteraves. Les bœufs à l'engrais restaient inactifs, on eut l'idée de les utiliser pour les travaux, au moins une partie d'entr'eux. Dès le milieu du 19e siècle la substitution du bœuf au cheval devenait de plus en plus fréquente dans les régions de Lille et de Valenciennes. Partout où il y a des sucreries, le bœuf de travail est employé, et là seulement, en pleine région de labour le travail est fait par des chevaux.

Mais cette substitution dura peu car le cheval avait quand même des avantages indéniables sur le bœuf, aussi, fallut-il concevoir un cheval apte à remplacer le bœuf dans ces régions de culture mixte, c'est-à-dire de céréales et de betteraves ; c'est là la grande cause de la création de la race chevaline trait du Nord pouvant assurer tous les travaux des champs. Cette nouvelle substitution du cheval au bœuf, sera d'ailleurs étudiée avec l'évolution particulière de cette race chevaline en pleine voie de développement.

Les chevaux

Si l'on considère la population chevaline actuelle du Nord de la France, on s'aperçoit que celle-ci est formée presque exclusivement de deux grandes races de souches très différentes : d'une part, un cheval bien fixé depuis longtemps dans son standard, du type rectiligne, hypermétrique et bréviligne de DECHAMBRE, c'est le cheval BOULONNAIS. D'autre part, un cheval de création récente, cousin germain du cheval Belge d'où il tire son origine du type concave, hypermétrique et bréviligne formant la race trait du Nord.

Mais si la situation chevaline du Nord semble aujourd'hui bien assise, bien stable, il n'en fut pas toujours de même au cours des siècles passés où un véritable imbroglio de races, de populations se sont rencontrées, croisées, confondues, ont persisté en s'améliorant ou ont disparues devant les lois inéluctables de la nature et des hommes pour donner nos chevaux actuels.

C'est toute cette histoire équine de notre région que nous allons essayer de définir aussi clairement que possible.

Pour cette étude, nous envisagerons les deux grandes races de notre région, d'origines tout à fait opposées. Tout d'abord l'évolution de la race Boulonnaise qui, depuis les temps les plus reculés, a suivi un chemin assez régulier pour sa formation, ensuite nous passerons à la race Trait du Nord sur laquelle nous insisterons surtout, car, comme nous le verrons elle est le résultat de la lutte de multiples races, de multiples populations qui, dans les siècles précédents, ont toutes essayé de prédominer dans notre département. Au cours de cette dernière étude, nous nous arrêterons sur chacune de ces populations, nous les définirons et verrons pourquoi elles ont dû disparaître devant d'autres plus aptes à repondre aux exigences de notre époque moderne.

LA RACE BOULONNAISE

I. — ORIGINES

Le cheval existait-il dans l'ancienne Morinie ?

C'est là une question à laquelle il est impossible de répondre de par l'absence totale de documents écrits à ce sujet. Mais sans prendre part aux polémiques nombreuses qui se sont élevées pour savoir si oui ou non le cheval existait dans l'ancienne Morinie ou Boulonnais actuel, on peut affirmer que le cheval arrivé dans son évolution à la monodactylie, a vécu dans le tertiaire Asiatique, le Pliscène inférieur et de là s'est dispersé en Europe.

Néanmoins, des races chevalines différentes avoisinaient la Morinie et pour SANSON une race serait apparue « entre l'ancienne Britannia, la Flandre occidentale Belge, une partie de nos départements du Pas-de-Calais, du Nord, de la Somme et de la Seine-Inférieure », race à laquelle il donna le nom de « BRITANNIQUE ».

D'après CHARLES, qui s'est intéressé vivement à la question de l'origine Boulonnaise, cette race serait apparue aux temps préhistoriques sur l'isthme qui unissait jadis la Grande-Bretagne à la Gaule. Avec le temps et la rupture de cet isthme, il y a eu disjonction de cette population en deux parties. L'une restée en France aurait été la souche de la race Boulonnaise, l'autre en Angleterre qui donnait l'origine du Black-Horse; cette dernière hypothèse semble ne pas tenir compte de l'instinct de conservation, car cette race Britannique de SANSON, lors de la formation du détroit qui s'est faite extrêmement lentement, se serait retirée de l'autre côté, c'est-à-dire en Grande-Bretagne où elle aurait retrouvé un climat brumeux mais plus tempéré, et surtout un meilleur abri contre les vents furieux du Nord et de l'Ouest, d'ailleurs, aucune des innombrables fouilles faites entre les embouchures de l'AUTHIE et de l'AA, n'a révélé les ossements d'une race autochtone.

D'autre part, l'étude des races chevalines Anglaises révèle qu'aucune filiation n'existe entre celles-ci et notre Boulonnais.

VISEUR a lui-même cherché à Londres le prototype du Boulonnais, du Black-Horse, il ne l'a jamais rencontré « là-bas, dit-il, les physionomies sont presque toutes pareilles ; du gros, encore du gros, des bras relativement grêles pour d'aussi grandes masses à soutenir, des pâturons courts, et portant en arrière depuis le genou jusqu'au pied, d'énormes amas de crins, puis

80 °/₀ ont une longue face busquée, donnant un air de famille avec le Normand, le Flamand, le Frison, l'Allemand, qui sont tout un, ou n'offrent que de légères dissemblances amenées par des milieux presque pareils ».

« Parfois la tête fine d'un pur sang fixée sur une courte encolure se dégage brusquement d'un corps volumineux.... C'est affreusement laid, et la croupe horizontale et les jarrets droits ne sont pas plus beaux. »

Les différentes hypothèses, de SANSON, de CHARLES, ne trouvent donc aucune confirmation, de plus, nous n'importons pas de chevaux d'Angleterre alors que cette dernière a à différentes reprises importé des nôtres, en particulier des Flamands.

Ainsi, le cheval Boulonnais semble-t'il dépourvu de toute filiation avec un cheval autochtone ou une race Britannique quelconque. Son origine ne peut être expliquée que par l'histoire même de son pays.

Les différentes invasions étrangères en Morinie et l'apparition des chevaux.

Si l'on s'en reporte aux différents commentaires de Jules César sur la guerre des Gaules et en particulier en Morinie, on se rend compte que celui-ci ne parle pas des chevaux de cette région, aussi, peut-on penser qu'il n'en existait pas à cette époque, ou tout au moins, qu'ils étaient peu nombreux, d'ailleurs, dans les tentatives de soulèvement faites contre l'invasion Romaine par les indigènes, ceux-ci n'ont jamais opposé aux troupes Romaines de cavalerie.

C'est en l'an 699 de Rome, 55 avant notre ère que la cavalerie Romaine prend ses cantonnements en Morinie et les reprendra périodiquement durant plus de 200 ans. Les chevaux provenaient en partie du midi de l'Europe mais surtout d'Afrique et d'Asie. Cette cavalerie abandonna à la Morinie pas mal de chevaux blessés. Ceux-ci s'acclimatèrent progressivement par un long séjour sur notre sol ainsi qu'à son climat rude. C'est vraisemblablement de ces chevaux que s'est constitué la race Boulonnaise.

D'ailleurs, nos Boulonnais si solides, si souples, d'âme si intrépide sont dignes d'avoir pour ancêtres les chevaux de la cavalerie Romaine descendant de ces glorieux coursiers Arabes des races Africaines et Asiatiques.

Donc, même si des chevaux existaient avant dans le Boulonnais, ceux-ci ont été absorbés par le croisement continu avec les chevaux de la cavalerie Romaine d'où véritable substitution du

cheval Arabe ou de ses dérivés au cheval Morin.

Un dernier argument en faveur de cette thèse est la réussite constante des produits de croisement du Boulonnais et de l'Arabe.

Donc, importé et reproduit sans mésalliance, ou substitué par croisements continus, la conclusion se dégage invariablement la même, les enseignements de l'histoire sont d'accord avec les données de l'histoire, on retrouve l'Oriental comme ascendant du Boulonnais.

Plus tard survint la dislocation de l'empire Romain, puis c'est une nouvelle invasion, celle des hordes d'Attila, comptant plus de cent mille cavaliers montés sur des chevaux Mongols et Touraniens ayant une forte ressemblance avec les chevaux d'Afrique par le front plus ou moins bombé. Touraniens et Germains, d'Orient et d'Occident, tous ces chevaux sont intimement mélangés, fondus, unifiés.

Ce sont leurs descendants, grandis et grossis sur les terres entourant la Baltique et la mer du Nord, que les hommes du Nord réimporteront dans la Frise, puis dans les Flandres Française et Belge.

Mais la MORINIE était un pays au sol trop pauvre et à l'accès trop difficile pour que ces chevaux viennent là. Ce sont ces mêmes chevaux qui, plus tard, vers le milieu du 9e siècle et le début du 10e viendront former sur les deux rives de la Seine la race Normande si caractéristique avec son profil busqué.

Certes, on les rencontre parfois dans certains cantons du Boulonnais, atavisme de quelques ancêtres amenés là par hasard. Cependant ce type busqué disparaît de plus en plus par l'élimination rigoureuse faite par les jurys. Il serait depuis longtemps abandonné si, comme reproducteur, il ne donnait l'espoir d'un produit devant avoir plus de taille, il est en effet l'indice d'une filiation Flamande grandissante, tandis que la tête courte, le front carré marqueraient plutôt la filiation Aryenne avec une forte tendance à la réduction de volume.

II. — ACCLIMATEMENT DE L'ARABE EN MORINIE SES MODIFICATIONS DURANT L'ÉPOQUE GALLO-ROMAINE & LE MOYEN AGE

Nous avons dit, ou tout au moins supposé, que le cheval Morin n'a pas existé, ou s'il a existé, qu'il a disparu pour laisser la place à l'Oriental.

Mais l'acclimatement de ces chevaux a été extrêmement difficile, pénible même. Celui-ci a éprouvé d'énormes changements sous l'influence continue des modificateurs ambiants, du climat, du sol, bien différents de la terre et du ciel ensoleillé de l'Arabie. Le facteur le plus terrible fut d'ailleurs moins le froid que l'humidité.

Néanmoins cet acclimatement s'est effectué, car il n'y a pas race possèdant les meilleures qualités d'accomodation aux milieux les plus divers.

Dans la partie montagneuse du Boulonnais ou Haut Boulonnais, ces chevaux trouveront des fourrages riches surtout en phosphates. Là, les produits conserveront une constitution sèche, condensée, le volume augmentera légèrement, la peau sera plus épaisse, le poil plus grossier, plus touffu afin de protéger contre les froids, mais la forme générale de la tête, l'œil de l'ancêtre, se retrouveront à tous les âges, ainsi que l'âme.

Dans les plaines environnant Calais, au fond marécageux, aux fourrages abondants, les produits grandiront davantage mais resteront spongieux et mous. Ici, le pied s'amolira et s'élargira sous le poids grandissant du corps et après un certain nombre de générations, ces produits s'éloigneront si fort du cheval d'Orient qu'ils en seront presque le contraire.

Actuellement encore, malgré les profondes modifications apportées à notre sol par les derniers enseignements agricoles, ce n'est encore que grâce à une hygiène étroitement surveillée, à une alimentation abondante en grains et à un travail méthodique que l'on est parvenu à réunir chez les sujets le volume et l'énergie. Chez les autres, le volume s'est étendu en raison inverse de la perfection de l'ensemble et ceci a décliné à mesure que cela montait.

Les éleveurs sont d'ailleurs très au courant de cet état et c'est pour en éviter les effets qu'ils vendent leurs poulains entre six mois et un an, c'est-à-dire avant qu'ils soient atteints du « mal de croissance » ; pour les remplacer par des animaux plus âgés dont le système osseux est en voie d'achèvement, voire terminé. Il y a donc un véritable mouvement d'allées et venues de poulains permettant à la race une stabilité des différents appareils et en particulier du système osseux.

Comme le dit VISEUR « le cheval oriental s'est donc Morinisé en Morinie ». Son format, son tempérament, ses aptitudes se sont modelées sous l'action des forces intrinsèques de son nouveau milieu, témoignage inéluctable des règles de zootechnie selon lesquelles on doit toujours tenir compte de ce dernier sans essayer de modifier son action.

Durant toute la durée de la Gaule Romaine l'exploitation de la terre est laissée aux mains des vétérans et autres soldats de la Garde Prétorienne qui, lorsqu'ils étaient démobilisés obtenaient

de l'Etat quelque parcelle du sol pour la cultiver à condition qu'ils envoient leur fils vers le métier qu'il venait de quitter. Les nouveaux agriculteurs, instruits par les connaissances acquises lors de leurs longs déplacements guerriers, appliquent en Morinie les dernières méthodes des agronomes latins concernant la production, l'élevage et la santé des animaux domestiques.

Pendant les siècles suivants et presque tout le Moyen Age, durant toute cette longue période de guerres perpétuelles ou après la mort de Charlemagne, les anciens chefs militaires des provinces changeant leur gouvernement précaire en fiefs perpétuels, la situation quantitative du nombre de chevaux de guerre devint florissante, car tous ces nouveaux gouverneurs voulurent posséder une bonne armée pour garantir solidement leur usurpation de la souveraineté.

Cependant, cette augmentation du nombre de chevaux s'effectuera sans aucune règle, sans le moindre principe rationnel d'élevage, même la sélection naturelle qui fait que le plus faible est supprimé par le plus fort, n'existe pas. Les meilleurs produits serviront à monter barons et chevaliers, quant au reste, ce ne sont que de pauvres chevaux à la silhouette et aux allures affreuses.

Charlemagne était revenu des guerres d'Espagne et de Sicile, ramenant de nombreux chevaux arabes et andalous pris à l'ennemi, mais ils ne franchirent pas l'Aquitaine, la Morinie ne les connut pas, si ce n'est à titre de trophées.

Ce n'est qu'à l'époque des croisades que réapparut l'amour passionné du cheval. C'est ce même cheval Arabe que tous les Croisés admirent et apprécient quoi qu'ils soient montés par leurs ennemis, c'est encore lui que Richard Cœur de Lion ramène en Angleterre où il servira là à créer le plus réputé des chevaux de course : le pur sang Anglais. Mais c'est lui surtout qui reprendra en Morinie l'œuvre longtemps interrompue de l'époque Gallo-Romaine.

Mais son influence ne se poursuivra plus longtemps car il est trop faible pour supporter le nouvel appareil de guerre qu'est la cuirasse employée pour les cavaliers et leurs montures. Cuirasse de fer, extrêmement pesante pour ces petits chevaux et que seuls sont susceptibles de porter les gros équidés du Cotentin, des Flandres, du Meklembourg, sujets grands, lymphatiques, dont la seule qualité guerrière sera leur haute stature et leur forte masse, capable de renverser les rangs ennemis, de les renverser par leurs poids.

Ces nouveaux guerriers donneront certes une plus grande taille aux chevaux de bataille, mais leur caractère restera ce qu'il était. Bons pour un effort de courte durée, sur terrain ferme, sans

souplesse, ils n'auront guère la nervosité et l'effort nécessaires pour se tirer des passages périlleux ; on les retrouve lors des batailles de Courtray, de Crécy, mais surtout dans une troisième plus terrible que les autres.

Croisés avec les chevaux de l'Artois, du Boulonnais et de la Picardie, ils formeront cette puissante cavalerie, qui s'enfoncera jusqu'au poitrail dans la terre détrempée d'Azincourt, lieu d'une des plus grosses défaites de notre histoire, qu'on ne peut regarder sans tristesse, où l'argile rouge donne encore l'illusion du sang laissé là par une noblesse aussi indisciplinée que chevaleresque, illettrée et ne connaissant dans l'art de faire la guerre que le courage individuel.

Elle paya là, durement son ignorance, car, vaincue, immobilisée sous son armure, elle périt sur le champ de bataille.

Plus tard, sous le règne de l'Empereur Maximilien, comte de Flandre et d'Artois, d'autres changements, cette fois plus heureux se produisent. En effet, l'armure du cavalier ainsi que celle de sa monture s'allègent, laissant à l'un et à l'autre plus de liberté pour l'attaque et pour la défense. Ce qu'on cherche alors, ce sont des animaux moins lourds mais possèdant une plus forte énergie ; dès lors, à côté des grands types Normands et Frisons, apparaissent des étalons Navarrais et Andalous, ces chevaux n'étaient pas inconnus, car la comtesse d'Artois et de Bourgogne en avait quelques-uns dans ses écuries en 1302 pour le plaisir des dames de sa petite cour, sous leur dénomination caractéristique de « genets » ainsi que l'établissent les comptes de dépenses de son gouvernement conservés aux archives du Pas-de-Calais.

Par la guerre, ces chevaux prirent de l'expansion ; on les conduit jusqu'à l'Artois, à Saint-Omer, à Tournehem, aux sièges d'Hesdin-le-Viel, de Thérouanne si florissante alors et qui sera plus tard rasée par Charles Quint. De là, ils vont vers l'Ouest et tous les environs c'est-à-dire la région Boulonnaise où ils auront la vogue pendant près de deux cents ans que durera la domination Espagnole et même longtemps après.

Navarrais et Andalous ont encore dans les veines du sang d'Arabie et de Mauritanie que leur ont laissé les cavaleries d'Annibal, celle des généraux Romains traversant l'Espagne ; puis celle des Sarrasins. Ils relèvent l'énergie, font oublier les graves erreurs passées, fournissent d'abord des chevaux de gendarmerie et modèlent peu à peu à notre race la conformation du cheval à la fois robuste et rapide, type du service de poste et d'artillerie.

Dès lors, leur réputation est faite, celle-ci devient si importante que les exportations devenant de plus en plus nombreuses, Charles Quint et Philippe II rendent les ordonnances de 1531 à 1598 pour en interdire celle-ci afin d'assurer à leurs armées des chevaux d'élite.

III. — LA RACE BOULONNAISE DU MILIEU DU XVII[e] SIÈCLE AU XVIII[e] SIÈCLE

Dans le long défilé de races pour lesquelles la Boulonnaise a été comme la nymphe antique « livrant aux passants ses flancs ouverts » nous avons vu que l'une d'elles, l'Arabe sous ses différentes formes, Africaine et Asiatique et ses dérivés, a tenu une place prépondérante ; qu'elle a précédé, accompagné et suivi toutes les autres, que c'est elle qui a définitivement pris le dessus et la plus grande part dans la constitution de la race locale avec le concours indéfectible des influences géologiques et climatériques.

Dès le milieu du XVII[e] siècle, cette race locale prend le nom sous lequel on la reconnaîtra désormais et au XVIII[e] siècle le Boulonnais produisait une grande quantité de chevaux d'agriculture et de trait, que les anciens auteurs nommaient chevaux du Boulonnais et de Picardie, ce qui est la même chose, mais aucun de ces auteurs ne nous en fait une description précise, nous savons seulement que c'était un animal commun, de formes rustiques, très vigoureux ; il était alors beaucoup moins gros que le Boulonnais actuel et l'administration des haras se préoccupe dès 1765 d'agrandir l'espèce, car, des écrivains de la première moitié du XIX[e] siècle nous montrent que la race Boulonnaise n'a été « indéfiniment grossie » qu'à partir du début de ce siècle. C'était surtout un cheval de tirage et d'agriculture ; d'ailleurs, tous les essais pour produire au XVIII[e] siècle dans le Boulonnais un cheval fin ont échoué. La nature des travaux qu'on exigeait des chevaux en faisait des bêtes grandes et larges « les terres, dit un inspecteur des haras, sont communément fort difficiles et demandent des chevaux qui aient du dessous, du poitrail, des reins, de la croupe, des chevaux de la plus grande force » (GRAMPRÉ). Les transports qu'on leur faisait faire dans un pays accidenté, aux routes mauvaises, agissaient dans le même sens.

Le mode d'élevage : la façon dont l'élevage était pratiqué, la place qu'il tenait dans la vie du pays, s'expliquent très bien par l'influence du sol et du climat et par l'état de l'agriculture.

Le Boulonnais était par dessus tout un pays d'élevage et de pâturages. « Ce n'est pas les terres labourables qui forment les biens du Bas-Boulonnais, a-t'on dit en 1779, la vraie branche du commerce est les pâtures qui donnent aux laboureurs la facilité d'élever leurs bestiaux et par une vente continuelle dans les foires

et marchés, les mettent en pouvoir de payer les impositions de l'état, les propriétaires des fonds, et d'élever leurs familles ».

Cette importance des pâturages par rapport aux terres cultivables est un fait tout à fait rare à cette époque, où alors chaque contrée cherchait à se suffire à elle-même d'où cultivait essentiellement des céréales, donc le Boulonnais ne suffisait pas à nourrir ses habitants.

On ne peut pour expliquer cela se baser sur les facteurs climat humide ou de sol argileux, imperméable, c'étaient certes des raisons expliquant l'existence de pâtures, mais non des raisons nécessaires pour les créer, car dans d'autres régions où les conditions naturelles sont presque semblables, la Thiérache par exemple, on ne remarque pas cette prédominance des pâturages. C'est qu'ici il y avait autre chose. Dans le Boulonnais, jusqu'en 1777, dit l'arrêt royal de 1778 : « Les pâturages sont livrés à la merci du public pendant les deux tiers de l'année ; cet abus prend son origine dans les dispositions mêmes de la coutume qui défend, article 131, de clore plus quint de son fief pour le tenir franc, et ne permet de refermer, qu'une mesure ou cinq quarterons de terre en roture à la charge même d'y faire une jouissance des rietz et pâturages aux propriétaires que depuis le quinze Mars jusqu'au premier Août, auquel temps elle les abandonne à l'usage du public ainsi que les prés, soit qu'ils soient fauchés ou non ; d'où il résulte que les cultivateurs, privés de la seconde herbe de leurs prés et réduits à ne jouir des pâturages que l'espace d'environ quatre mois, perdent plus du tiers de leurs produits et sont obligés, ou d'avoir moins de bestiaux, ou de multiplier leurs pâtures en diminuant le nombre des terres labourables ». Placé devant ces deux solutions le cultivateur Boulonnais ne pouvait hésiter, il lui était impossible d'avoir moins de bestiaux, car il lui fallait des chevaux pour ses labours, et des bêtes à cornes pour les engrais. Or, on ne pouvait labourer en hiver et les labours, en toute saison, exigeaient un grand nombre d'animaux.

« L'humidité du terroir, dit un manuscrit de 1767, ne permet pas de labourer pendant l'hiver ; les pluies, la gelée, empêchent également ce travail. Ce qui fait que le labour d'une charrue n'est communément que de quinze, dix-huit ou vingt arpents au plus par sole : c'est le contingent ordinaire de chaque ferme ; pourquoi les fermiers ont cinq ou six juments et ils augmentent le nombre proportionnellement à la quantité d'arpents ». Cette obligation de faire dans un court laps de temps tous les travaux de labour, pénibles dans ces terres fortes, sous ce climat humide, obligeait les agriculteurs à conserver beaucoup de chevaux ou plutôt des juments, par conséquent à avoir beaucoup de pâtures, pas de terres labourables.

Le Boulonnais était donc contraint de faire de l'élevage sa principale source de richesse; il vendait des bovins et du beurre, mais « la branche la plus intéressante de ce commerce était sans contredit le produit des juments; et aussi le laboureur faisait-il tous ses efforts pour en avoir le plus qu'il pouvait afin de multiplier les poulains ». Le poulain était donc le but essentiel de l'élevage. Le Boulonnais ne possédait que des juments : « le pays en général, dit un inspecteur des haras, contient douze mille juments, ce qui paraîtra exhorbitant pour son peu d'étendue, mais il faut considérer que le labourage et tous les autres travaux ne se font que par des juments et qu'il n'y a de chevaux que ceux qui servent à sauter ». Quand aux poulains, ils étaient vendus à l'extérieur entre huit et vingt mois, achetés par les marchands du Vimeux et de la Haute et Basse Normandie, aux foires d'automne.

IV. — LA RACE BOULONNAISE AU XIX^{e} SIÈCLE

Nous ne ferons guère ici l'étude historique du Boulonnais au XIX^{e} siècle, celle-ci ayant déjà été faite avec les facteurs modificateurs lorsque nous avons examiné les différentes transformations des chevaux en animaux de trait. Nous ne ferons qu'examiner quelques particularités propres au Boulonnais, en particulier en ce qui concerne la production. Les deux changements principaux qu'a subi la race Boulonnaise au XIX^{e} siècle sont dûs à l'apparition dans le Nord de la France d'une culture nouvelle : celle de la betterave à sucre.

Ici, le cheval Boulonnais devient très différent de ses ancêtres du XVIII^{e} siècle; il était alors un cheval de taille moyenne, pouvant tirer au trot de lourds fardeaux, c'était un cheval de trait léger; au XIX^{e} siècle, il est terriblement grossi, pour peser jusqu'à 900 kgs, dès lors il peut traîner des charges beaucoup plus lourdes, mais au pas, il devient alors un cheval de gros trait.

Dès le milieu du XIX^{e} siècle, sa différenciation avec le percheron est nette, ici c'est un animal aux formes trapues, à la tête forte, à l'encolure massive au dos et rein larges, avec une croupe très musclée et de forts membres.

De ce fait, ce cheval répondit très bien aux exigences qu'on attendait de ces animaux, car, après l'amélioration des moyens de transport et des routes, ensuite après la création des chemins de fer, il fallut des animaux de plus en plus forts, c'est-à-dire de plus en plus gros.

Il faut mentionner que ce n'est pas pour satisfaire les nouveaux besoins des entreprises de transport que le Boulonnais a été grossi. Ce cheval avant d'être vendu aux entreprises des grandes villes et aux messageries, passait quelque temps dans les grandes exploitations agricoles du Nord de la France, de la Picardie, de l'Ile-de-France, afin d'y terminer son élevage. C'était surtout en Picardie qu'il était acheté pour être utilisé aux travaux agricoles. Or, dans le Nord de la France, une véritable révolution agricole a eu lieu avec l'introduction de la betterave sucrière au cours du 19e siècle, et depuis 1809, date de son apparition, cette culture n'a cessé de progresser pour prendre le premier rang. Cependant, elle nécessite de nombreux travaux pénibles devant s'effectuer rapidement. Le Boulonnais sut s'adapter à ses nouvelles obligations. « Avec la betterave, la culture du Nord est devenue une véritable industrie » (DEMANGEON). « Presque exclusivement agricole dans les temps anciens, dit GAYOT, puis, aussi industrielle qu'agricole et maintenant plus industrielle, le cheval de gros trait dut successivement se grandir et s'épaissir tant et si bien, qu'il est actuellement plus haut, plus long, plus volumineux, plus pesant qu'il ne l'avait encore été ».

Transformé pour répondre aux desiderata de ses premiers acheteurs en un animal de gros trait, ce même cheval s'est trouvé du même fait bien adapté aux besoins de ses seconds acheteurs, où il passait le reste de son existence. Cela est si juste que presque toutes les contrées élevant des chevaux de trait se sont efforcées de grossir leurs animaux de façon à en faire des bêtes de plus en plus lourdes, de plus en plus volumineuses. Nous retrouverons cela d'ailleurs, pour les mêmes raisons dans la race « Trait du Nord ».

Il résulte de cet état de choses que le Boulonnais n'eut plus assez d'étalons et dut jusqu'en 1885 en importer de médiocres de Belgique, il advint que les produits furent assez nombreux, mais évidemment leur qualité baissa car il s'agissait d'étalons rouleurs.

Actuellement Boulonnais et Percherons se ressemblent beaucoup, c'est du Percheron que le Boulonnais s'est rapproché.

Depuis un demi-siècle, le rôle du Boulonnais aux travaux agricoles des régions betteravières était restreint, car le bœuf, capable de porter plus lourd encore l'avait remplacé, néanmoins il n'y a pas eu crise, car cela fut éphémère, vite l'emploi du cheval reprit la première place. De plus, un nouveau débouché s'est ouvert à l'élevage par l'exportation aux U. S. A. et en République Argentine, d'étalons destinés à améliorer, là-bas, les variétés locales. Il faut reconnaître que ces envois furent moins massifs que ceux des percherons, ceci parce que les Américains voulaient des chevaux de pure race, c'est-à-dire inscrits sur un

livre généalogique. A présent et depuis longtemps, le Stud-Book Boulonnais est créé, il y a donc une vraie race Boulonnaise.

Cet historique de la race Boulonnaise au XIX[e] siècle prouve donc l'influence que la consommation exerce sur la production.

V. — LA RACE BOULONNAISE ACTUELLE

Déjà, vers la moitié du XVII[e] siècle, cette race prend le nom qu'elle garde encore aujourd'hui et se présentait avec les deux types encore connus actuellement : le petit et le gros Boulonnais, d'ailleurs reversibles l'un dans l'autre suivant que plusieurs de leurs générations passent leur vie sur les collines fertiles, dans la vallée ou sur les plateaux.

Hypermétrique, trapue dans les cantons de Marquise, de Samer, de Boulogne, de Desvres, il sera moins étoffé, plus haut dans les cantons d'Ardres, de Saint-Omer, de Guines et de Calais. Il sera aussi plus affiné, plus svelte, format idéal du cheval d'artillerie, dans les cantons de St-POL et d'HESDIN où le climat est océanique et les pâturages moins riches.

L'étalon, plus gros que la jument à la fois de par son sexe et aussi parce que soumis à un très fort régime, mesurait 1 mètre 55 à 1 mètre 60, les juments de 1 mètre 45 à 1 mètre 50. D'ailleurs, l'agriculture et les entreprises de transport n'en voulaient pas au-dessous de ces tailles.

D'où, une différenciation nette suivant qu'ils vivaient dans le pays de production ou dans un centre d'entraînement, car, « là, mangeant juste pour vivre ils perdaient l'âme en même temps que la force et s'ils fléchissaient sous le tardeau, les coups excitaient à peine à les relever, car par une heureuse et générale prévoyance de la nature, toutes les sensibilités s'émoussent à mesure que la misère se prolonge et que la faiblesse augmente ». Ici au contraire très bien nourris, dans des conditions hygiéniques parfaites, ils réussissaient à acquérir leur gros format.

Ils avaient les qualités d'un élevage facile, d'une endurance reconnue. Aussi, la Normandie et le Vimeux étaient-ils les gros acheteurs.

Le Petit Boulonnais ou Moyen Boulonnais était lui le type naturel : gris foncé lorsqu'il est poulain, puis gris pommelé à l'état adulte, il devient gris clair ou blanc moucheté dans sa vieillesse, quelques rares sujets diffèrent de leurs frères par les couleurs noires ou baies, c'est cependant l'extrême minorité.

Cette robe foncée ne nuit cependant pas aux aptitudes, mais elle signe une mésalliance avec le sang Belge ou Allemand, sans que cela modifie les bases de la race, ces croisements ne furent faits que dans le but de foncer la couleur du poil, rien de plus.

Il est nerveux, sanguin, une tête forte, caractéristique mais courte, le front est large et plat, rarement bombé, dans ce cas la courbe se prolonge rarement sur le chanfrein.

Disons qu'une tête trop légère contraste avec la forme, une encolure épaisse sur un corps volumineux enlève à la race sa grande caractéristique et donnerait, paraît-il, des produits d'ossature faible. Les oreilles sont moyennes, raides comme la queue, ce qui dénonce l'energie.

L'œil est vif, surmonté par une paupière supérieure épaisse, la bouche est petite, les naseaux largement ouverts et mobiles. La crinière est fine, douce au toucher, souvent double, l'encolure est forte, le garrot haut, bien sorti, quoique moins marqué du fait qu'il est presque toujours caché par les masses musculaires avoisinantes.

Epaule bien dirigée, inclinée normalement ce qui unit la force à la vitesse. Le bras très musclé ainsi que l'avant-bras long, aux saillies musculaires fortes, il est prolongé d'un canon court, l'ensemble légèrement oblique de haut en bas et d'avant en arrière, ce qui fait que l'animal est sous lui du devant comme beaucoup de races de gros trait, cela étant une adaptation de la machine animale au rôle de traîner de lourdes charges avec un moindre effort de traction.

La poitrine est vaste dans ses trois dimensions pour contenir un poumon et un cœur adaptés au besoin de cet animal. D'ailleurs le grand tour droit de poitrine, par rapport à la taille est un indice certain de la puissance physique de cette race.

Le dos est parfois infléchi, cette confirmation tend à disparaître de plus en plus par une élimination des géniteurs présentant cette défectuosité. Il arrive souvent que cela est dû à une trop précoce utilsation du poulain dans des pâturages maigres, c'est-à-dire avant que l'ossification soit suffisamment achevée, c'est une manifestation d'une déficience calcique comme cela se voit fréquemment dans certaines régions du Boulonnais.

L'incurvation du dos chez la jument est beaucoup plus fréquente et s'explique par le nombre de gestations successives, auxquelles s'ajoute souvent une nourriture trop riche en foin.

La côte arrondie, longue bien arquée. Les reins sont courts et larges, les hanches peu saillantes, la croupe double légèrement oblique d'où belle, et cette beauté est aussi ici la marque de

l'union de la force, de la vitesse et de la résistance. Ainsi conformé, la force représentée par les muscles extenseurs de la cuisse sur la croupe, est capable de produire le plus grand effet utile puisqu'elle s'exerce dans le sens perpendiculaire au bras de levier. Certes, nombre d'hippologues considèrent la croupe horizontale comme une beauté première, mais si, avec cette conformation les ischio-tibiaux, les lombaires et les fessiers sont plus longs, leur inclinaison n'est pas meilleure, car très souvent l'horizontalité de la croupe entraîne un redressement de la cuisse et de la jambe d'où diminution de la force de détente du membre tout entier. En réalité cette croupe horizontale ne doit être recherchée que chez les animaux de boucherie. Au contraire, chez le cheval la croupe inclinée est un signe d'harmonie favorisant à la fois la vitesse et la force. Quand à la croupe trop oblique elle doit être rejetée comme la croupe horizontale car elle met l'animal sous lui du derrière d'où perte d'une partie du mouvement de propulsion.

La queue est bien attachée, les muscles de la croupe très développés, le jarret épais, large, les articulations nettes, les tendons détachés, fermes, les crins du boulet assez doux comme la crinière.

Le pied est bien formé, rarement évasé.

A cette constitution, s'ajoute l'harmonie de l'ensemble des allures souples, une puissance étonnante, une résistance connue au travail aussi peut-il enlever de très lourdes charges au grand trot.

C'est la forme Boulonnaise la plus naturelle, la plus considérée « tout y est l'image du parfait équilibre de l'âme et du corps, de la taille et du poids, de la force et de la rapidité : elle est l'expression du cheval du présent comme de l'avenir, c'est-à-dire de celui qui, dans chaque race, associe ou associera plus la haute corellation de forces, de vitesse et de beauté ».

Le gros Boulonnais.

Le gros boulonnais se rapproche davantage de l'ancien Flamand et du Belge. Il est, lui aussi, de robe grise plus ou moins foncée, quand au noir ou au bai, ils indiquent des alliances avec le cheval de BRABANT.

La taille au garrot varie de 1 mètre 62 à 1 mètre 72 et son poids de 650 à 700 kilogs. Sa tête est plus commune, plus longue, le front moins large, droit traduisant la présence de sang Flamand ; l'encolure est aussi très musclée, courte, un grand tour de poitrine qui n'est cependant pas proportionné à la taille trop haute par rapport au volume, parfois la disproportion se voit sur le poitrail et la croupe, celui-ci trop étroit, trop mince par rapport à l'autre. D'autre part le système osseux est prédisposé aux tares du fait que l'os est plus spongieux, que le poids est plus lourd.

« L'ensemble et les détails choquent fréquemment dans cette épaisse matérialité, rarement exempte de molesse, et on sent que l'effort fait en dehors de la sélection dans la race et dans l'appareillement est resté impuissant à réaliser l'harmonie qui était en quelque sorte la règle dans le modèle précédent. Il n'est pas rare, par exemple, de voir une tête à front large et plat, du type Boulonnais, associé à un corps de Flamand, parce que de ce côté là on a souvent écarté, comme futurs étalons, les poulains au chanfrein busqué et que, de ce côté-ci au contraire, on a recherché tout ce qui promettait d'élever la taille ».

Ce qu'on recherchait, c'était de conduire au plus gros format, avec un exercice modéré et une suralimentation très poussée et à volonté, composée de légumineuses, de graines de lin, de pommes de terre, de betteraves. Ainsi, on en a fait un cheval de pas, lent, pesant 850 à 900 kilogs, pouvant non seulement par la contracture musculaire, mais par la chûte du corps sur le collier, enlever les plus lourdes charges. « C'est encore un cheval athlétique, mais, si je ne craignais de forcer la comparaison, je dirai qu'il est au Boulonnais pur, comme Hercule est à Apollon, comme le Demi-Dieu est à la divinité même » (VISEUR).

Cependant, au trot, ses allures sont souples et belles, mais elles ne peuvent être soutenues longtemps à cause de la masse énorme du corps ; vite il s'essoufle, du fait de l'insuffisance d'activité fonctionnelle du cœur et du poumon qui ne sont pas adaptés à la vitesse.

En somme, c'est du Boulonnais mélangé de Flamand et de Brabançon. Malgré son manque de symétrie, c'est une masse imposante douée d'une force remarquable. Il est recherché pour les lourds charrois au pas, où il excelle. Aussi, continue-t-on à le produire. Mais, sa vogue ne fera que diminuer par l'amélioration des routes du Nord, l'allègement des véhicules.

LA RACE DE TRAIT DU NORD

Dans toute la partie du département du Nord, autre que l'arrondissement de Dunkerque et une fraction de l'arrondissement d'Hazebrouk, qui se livraient, de temps immémorial, à la production presque exclusive du cheval Boulonnais ou de son parent proche le cheval Bourbourien, l'élevage chevalin était pratiqué sans méthode et sans esprit de suite. Seuls, quelques gros éleveurs avaient une claire vision de la pénible situation et essayaient chacun dans sa sphère d'action, mais en vain, presque toujours parce qu'ils étaient isolés, de sauver du naufrage qu'ils redoutaient imminent, ce qu'il restait de bonnes juments de gros trait dont les mariages désordonnés avec les étalons de toute race et notamment avec des étalons de sang et de demi-sang introduits sans aucune notion ethnologique dans les stations, donnaient des produits hétérogènes, sans valeur marchande.

Telle était la situation hippique il y a une trentaine d'années.

Or, outre les animaux de race Boulonnaise ou dérivée, les autres chevaux étaient tous de sang Flamand et surtout Belge. Cette considération, juxtaposée à cette autre relative au climat et au sol de notre région, qui sont identiques au climat et au sol de la Belgique, fit entrevoir aux éleveurs du Nord la possibilité de remédier au triste état de choses et de rénover l'élevage du cheval de gros trait dans le Nord.

C'est vers 1903, que cette œuvre déjà en projet depuis plusieurs années, fut pratiquement commencée.

Le cheval de trait du Nord, comme son nom l'indique, a pour berceau le département du Nord.

Ce département, entre ses limites de la mer du Nord, de la frontière Belge et des départements voisins de l'Aisne, de la Somme et du Pas-de-Calais, est un assemblage de régions variées.

Cependant, il nous semble pouvoir être divisé en deux zones principales :

I° Une zone industrielle qui est constituée par les grands centres et en premier lieu l'agglomération de LILLE, ROUBAIX, TOURCOING, qui est le plus important groupe textile de la France ; puis DUNKERQUE, ARMENTIÈRES, HAZEBROUCK et le bassin houiller entre DOUAI et VALENCIENNES.

II° Une zone agricole qui comprend le reste du département. Zone de grande culture dans la région de CAMBRAI, zone de petite culture et d'élevage pour le surplus.

La grande culture, betterave, blé, avoine, comportent de gros travaux et par conséquent nécessite un cheval vigoureux.

Cet auxiliaire, indispensable, est aussi demandé pour la culture du lin pratiquée sur d'assez grandes étendues dans le Nord.

Les besoins en cavalerie des centres industriels sont importants. Le camionnage sur routes pavées exige des chevaux rapides à membres nets, solides et terminés par de bons sabots.

L'évolution de cette race est très intéressante car elle est le résultat d'une lutte de diverses populations chevalines hétérogènes, toutes d'origine Belge.

Aussi, pour bien comprendre cette évolution, sommes-nous obligés de voir tout d'abord l'origine du cheval Belge et les destinées de ce dernier, ce qui nous amènera progressivement à l'étude proprement dite de notre « Trait du Nord ».

ORIGINES DU CHEVAL BELGE

Le cheval Belge trouve son origine aux temps quaternaires. Pour SANSON, il est né dans le bassin supérieur de la Meuse. D'après PIETREMENT, l'aire d'origine s'étendrait également au bassin de la Meuse. Pour tous les deux cependant ce cheval descendrait du cheval de solutré.

Le professeur LEYDER s'élève contre cette conception, disant que le cheval Belge n'est pas un enfant d'origine incertaine, mais que c'est dans le sol Belge même qu'on peut en trouver l'origine. Le lieu exact serait le plateau ondulé du CONDROZ, région parcourue par la LESSE, entre LIÈGE et DINANT.

LES SOUS-RACES CHEVALINES BELGES

Du Condroz le cheval Belge a émigré en deux directions opposées : un premier groupe parti vers l'est, dans le massif de l'Ardenne, au sol schisteux, au climat rude et pauvre a donné la sous-race Ardennaise. Un deuxième groupe, allant en direction de l'ouest, après avoir traversé la Meuse a trouvé dans les plaines limoneuses et fertiles de la Belgique un terrain propice à son développement, pour constituer la sous-race Brabançonne. Intermédiaire entre les deux races précédentes et occupant la place de la souche commune s'est formée la sous-race Condruzienne.

Ces deux sous-races ne restent pas localisées ensuite à leurs régions originelles. Sauf le Brabançon qui ne s'étend pas, par

ailleurs pour l'excellente raison qu'il nécessite des terres très riches, l'Ardennais peut se trouver dans l'aire du Condruzien ou celle du Brabançon. Le Condruzien lui se rencontre fréquemment dans les contrées d'origine de l'Ardennais et du Brabançon.

En résumé, Ardennais et Condruzien peuvent se retrouver dans toute la Belgique ; quand au Brabançon, du fait de ses exigences, il doit rester là ou il est né.

L'Ardennais.

De par l'origine commune, le mode d'élevage, ce cheval s'est complètement transformé au cours du dernier quart de siècle pour effacer toute différence existant entre lui et le Brabançon. Ce n'est que par les dimensions qu'on peut les différencier.

Si on regarde en arrière, on voit que sortant des temps préhistoriques, les Belges apparaissent avec d'excellents chevaux et César de dire : « La nation Belge de Trévires est de beaucoup la plus puissante par la cavalerie. » Un peu plus tard, la Belgique devient le meilleur vendeur de Néron en chevaux Ardennais.

A l'époque des croisades, l'importation d'étalons Orientaux vient souiller durant longtemps l'Ardennais en affinant sa lourde masse tant et si bien qu'au XVIII[e] siècle l'Ardennais devient un excellent cheval de cavalerie légère et fournit à la cavalerie Napoléonienne ses chevaux de hussards les plus endurants. « Les Ardennais et les Bretons furent en effet les seuls chevaux qui purent aider à ramener en France les débris de la grande armée en débandade » (LEYDER). D'ailleurs, les réquisitions impériales perpétuelles firent qu'après la chute de Napoléon, cette race était épuisée et reniée.

La restauration fut une tâche pénible, elle se fit grâce à quelques étalons indigènes ayant par hasard échappé au massacre.

Pendant plus d'un demi-siècle, on employa toutes sortes d'étalons pour saillir les juments Ardennaises, on usa de l'Arabe, du pur-sang Anglais, du percheron, mais surtout du Condruzien et du petit Brabançon qui rendirent à l'Ardenne un cheval plus trapu que l'ancien mais sans distinction, avec cependant quelques qualités : sobriété, endurance, force.

Les conditions agricoles et économiques s'étaient également transformées : constructions de bonnes routes permettant l'emploi de véhicules plus lourds et par la suite de chevaux plus robustes. L'addition de phosphates de chaux à la terre rendirent celle-ci plus favorable à une forte ossature des animaux.

Tout cela donna les moyens de faire un cheval plus gros, plus massif. Dès 1865, l'éleveur Hollandais ne livra ses juments qu'aux

étalons dignes et, en 1880, à l'exposition de Bruxelles, les tristes marques du passé se trouvent pour ainsi dire effacées.

Actuellement, l'homogénéité de la race est acquise ; « le léger Ardennais d'autrefois se présente aujourd'hui sous les dehors d'un petit robuste Brabançon ».

Le Brabançon.

C'est la sous-race Belge la plus importante et aussi la plus précieuse. De la rive droite de la Meuse, elle a pénétré dans presque toute la Belgique, en suivant la Meuse, en direction de la Mer du Nord. De là, elle s'est répandue en France. Actuellement, on compte 225.000 Brabançons pour 25.000 Ardennais en Belgique.

Toute la région d'extension du Brabançon est constituée par un épais manteau de limon diluvien de basse altitude, très fertile depuis la Belgique jusque dans les départements du Nord de la France.

Toute cette aire se caractérise par un climat tempéré un peu humide (température moyenne annuelle 9,1°. c. Pluies annuelles : 700 m/m. tombant en 195 jours), par un sol très riche propice à toutes les cultures.

Les conditions intrinsèques permettent d'expliquer la grande taille et les formes massives acquises au cours des temps par le cheval quaternaire. Encore faut-il ajouter que c'est par la coopération rationnelle de l'éleveur et les progrès de l'agriculture qu'on a dépassé les espoirs. Le travail de l'éleveur consista à faire une sélection rigoureuse et continue à donner une alimentation poussée riche en protéine. La part de l'agronome et du cultivateur fut d'enrichir la terre par l'emploi important d'engrais en particulier de super-phosphates de chaux, permettant d'assurer au système osseux de ces lourdes masses, les sels calcaires nécessaires. GRANDEAU en 1901 montre justement que c'est par l'emploi considérable d'acide phosphorique que la Belgique est arrivée au premier rang des pays faisant de la culture intensive, d'après lui, on consomme en Belgique 18 kgs d'acide phosphorique à l'hectare.

Quant à l'histoire du Brabançon, celle-ci a été moins agitée que celle de l'Ardennais. On peut dire que depuis sa formation, cette sous-race est toujours restée exempte de sang étranger, même à cette période où le croisement était devenu un dogme universel l'éleveur sut éviter toute souillure. Certes, il y a un demi-siècle, quelques éleveurs du Hainaut tentèrent le croisement avec le Boulonnais, l'échec du résultat obtenu fit vite faire demi-tour.

« La pureté du sang explique l'élan puissant par lequel dans ces derniers temps, grâce à l'unité d'action et de tendance des éleveurs et à l'appui bienveillant des pouvoirs publics, le cheval Brabançon s'est si brillamment mis en évidence » (LEYDER).

ORIGINES DU « TRAIT DU NORD »

(a) **Situation chevaline du Nord jusqu'au XIX^e siècle.**

Nous avons déjà vu, à maintes reprises, que l'évolution des chevaux de selle en chevaux de trait ne s'est faite que tardivement. Nous avons vu également que la cause principale de cette situation était la main mise de l'Etat sur les étalons. Ces étalons étaient groupés dans des haras, où l'éleveur devait obligatoirement passer pour la saillie de ses juments. Or, que visait l'État jusqu'alors ? Ce qui l'intéressait surtout était la production de chevaux propres aux armées, capables à tous moments d'être réquisitionnés pour les besoins de la guerre. Jusqu'à cette époque, la cavalerie était la reine des batailles et celle-ci devait être forte, pour cela il lui fallait de nombreux chevaux légers. Peu importait l'agriculture pour un gouvernement soucieux de sa puissance militaire, ce qui comptait par dessus tout c'était le cheval de selle.

D'où absence totale d'étalon de trait dans les haras. L'artillerie, elle aussi, ne demandait pas de lourds chevaux, les canons étant légers, bien différents de nos pièces de campagne actuelles.

Donc, l'élevage chevalin en France septentrionale comme ailleurs, devait fournir, sinon des chevaux de selle, du moins des chevaux dits « à deux fins » propres à l'armée au service des voitures.

Aussi, conçoit-on très bien que cette population autochtone fut-elle amoindrie par les guerres, par les réquisitions militaires successives et surtout souillée par des étalons pur sang Anglais d'Orient (principalement le Turkoman et même le Percheron).

« Vers 1880, écrit le Docteur MOINE, vétérinaire départemental adjoint de Cambrai, la population chevaline du NORD s'élevait à 90.360 têtes dont 12.000 poulinières, livrées à la "serte", le tout formé d'animaux excessivement disparates. On y rencontre une race Flamande très répandue dans le pays, en particulier sur le littoral, animal de gros trait lent, aux fortes proportions mais longiligne, la race Boulonnaise provenant de l'Arabe grossi, race de trait brachycéphale fortement charpentée, mais à la démarche aisée et rapide; la variété de Bourbourg, intermédiaire entre les deux précédentes races, présentant plus de volume en tous sens

que le Boulonnais avec la longueur du Flamand ; la "race" ou plutôt la population du Hainaut qui représente, comme le Boulonnais, beaucoup de largeur dans l'avant-main, aussi bien que dans l'arrière-main, un rein court et soutenu, la tête légèrement déprimée au niveau du chanfrein dans l'arrondissement d'Avesnes, à côté de l'Ardennais vrai, une population d'origine Ardennaise, mais grossie, étoffée ; le petit Ardennais originaire du LUXEMBOURG BELGE ; des chevaux d'importation de toute race ».

En résumé, une multitude de chevaux de toutes races ou plutôt de toutes variétés car sauf quelques races déjà fixées comme le Boulonnais, les autres animaux ne forment que des « populations » ayant peu de signes d'homogénéité.

Déjà vers 1845, les éleveurs réagissent contre cette obligation des haras de former des chevaux légers, et dans leurs congrès agricoles, ils soulignent que « la faculté doit être laissée à certaines régions de la France d'élever des chevaux de selle, mais que dans le Nord il y aurait avantage à produire en outre des chevaux donnant plus de satisfaction dans les travaux de culture, par l'emploi d'étalons de trait de meilleure conformation ». Donc, dès cette année, un début de révolution s'établit par les doléances de plus en plus nombreuses des producteurs.

A cette époque, l'éleveur s'oriente surtout vers le Boulonnais car cette race est déjà bien fixée, elle répond aux exigences des cultivateurs du littoral, il s'oriente également vers le Bourbourien dont l'aire restreinte se cantonne à la région de Dunkerque. Quant au reste du département il comprend, lui aussi, les deux races précédentes, mais celles-ci ne forment que l'extrême minorité. Ici trois chevaux dominent : le Flamand, le cheval du Hainaut, le cheval de l'Avesnois.

(b) **Origine de ces trois populations.**

La partie du département du Nord qui constitue l'aire géographique initiale de ces chevaux appartenait à la Gaule Belgique avec laquelle elle entra plus tard dans le royaume des Francs, ensuite dans l'empire Germanique Romain, puis dans les provinces Espagnoles des Pays-Bas. Elle ne fut définitivement annexée à la France qu'en 1668, par le traité d'Aix-la-Chapelle.

La création d'une frontière toute conventionnelle comme celle qui sépare actuellement le département du Nord du pays voisin, avec lequel il entretient d'incessantes relations commerciales dans

tous les domaines, ne pouvait établir une démarcation ou provoquer une différenciation entre les diverses races animales qui de chaque côté de cette ligne fictive vivent sous un même climat, sur des sols presque identiques quant à leur formation et à leur composition, et sont entretenus et traités selon des méthodes culturales très semblables.

Ainsi conçoit-on facilement la similitude de nos équidés avec ceux de nos voisins Belges.

Nous avons vu que si l'on excepte la partie Ouest du département ou Flandre Maritime où prédominent les élevages Bourbouriens et surtout Boulonnais, le reste du département est constitué par la race Flamande, les chevaux du Hainaut et de l'Avesnois.

Les chevaux Flamands : La race chevaline Flamande ou Frisonne est plus Belge que Française, outre le département du Nord, son aire géographique comprend en France : le Pas-de-Calais, la Somme, l'Aisne ; à l'étranger : la Belgique, la Hollande, une partie de l'Angleterre et de l'Ecosse.

Les principales variétés de la race Flamande sont la Hollandaise, la Clydestale (dans l'ouest de l'Ecosse), la Française ou Flamande proprement dite.

Pour les uns cette race serait originaire des marais de Hollande, pour d'autres des plateaux de la Belgique. Cette dernière version paraît plus vraisemblable, car le cheval est un animal des plateaux secs et non des marécages.

Animal de grande taille (1 mètre 65 à 1 mètre 75) atteignant souvent un poids de 800 kilogs et au-dessus, caractérisé par une tête forte, longue à profil rectiligne (tête de vielle), portant des oreilles rapprochées, longues et parfois horizontales, par une poitrine profonde avec côte plate, une croupe développée mais moins régulière que celle du Boulonnais, des membres hauts et forts, terminés par des sabots plats sur lesquels retombent des poils touffus et grossiers, des crins raides et droits, une robe fréquemment gris claire truitée avec tâches de ladre.

Malgré son tempérament lymphatique et la tardivité de son développement, ce cheval ne manque ni d'endurance ni de résistance à la fatigue.

Les chevaux de ce type ont une réelle aptitude pour le gros camionnage au roulage sur les petites routes défoncées et que « les brasseurs de Paris comme ceux des villes du Nord attellent, aujourd'hui à leurs camions avec orgueil. » (ALIX et CUYER)

La race Flamande habitait principalement les Flandres Françaises et Belges. Ces représentants ont, nous en verrons plus loin les causes notablement diminuées de nombre devant les progrès du gros cheval Belge du Boulonnais. On le rencontre encore dans la zone marécageuse maritime de la côte occidentale de la Belgique et de la Hollande, de Dunkerque au Zuyderzée et à la Frise. La zone d'altitude moyenne ou de plaine qui fait suite à la zone marécageuse est habitée par le cheval concave ultra majeur Brabançon, et la zone montagneuse des Ardennes Belges par le gros cheval concave médio-ligne (Ardennais).

Les chevaux du Hainaut et de l'Avesnois : Nous avons vu que, d'après LEYDER, le cheval Belge serait originaire de la vallée du Condroz, plateau ondulé entre Dinant et Liège. Pour cet auteur, dans la nuit des temps préhistoriques, la souche primitive aurait émi sur place un rameau d'où est sorti le Condrozien. Un rameau poussé vers l'Est aurait donné l'Ardennais Belge, un autre vers l'ouest aurait donné le Brabançon.

Or, en considérant ces deux sous-races Belges, celles-ci ne se sont pas constituées du jour au lendemain, des siècles ont été nécessaires pour l'obtention de ces deux types bien différents l'un de l'autre quoique issus de la même source.

D'autre part, en poursuivant leur chemin l'un vers l'est, l'autre vers l'ouest, ces deux types de chevaux ont rencontré des sols plus ou moins riches, plus ou moins hospitaliers. Le rameau allant vers l'ouest après avoir traversé la Meuse, a trouvé toutes les plaines basses, limoneuses, il s'est terriblement grossi.

L'autre branche se dirigeant vers l'est s'est heurtée aux massifs des Ardennais, avec son climat rude, sa terre pauvre, aussi s'est-elle peu amplifiée.

Puis, chacun de ses rameaux continuant leur route, ont pénétré en France, l'un vers l'ouest du département, l'autre par les Ardennes Françaises pour venir se rencontrer à nouveau dans le Nord.

A la première sous-race Belge émigrée en France depuis longtemps on donna le nom de « population du Hainaut » ou « chevaux du Hainaut » ayant comme le Boulonnais une corpulence massive, un rein court et soutenu. La seconde arrivée dans le Nord à travers les Ardennes s'appela « population d'Avesnes » ou « chevaux d'Avesnes » formés de chevaux d'origine Ardennaise, mais grossis, étoffés par un terrain plus idéal en France septentrionale.

Ainsi, trouve-t'on au XIX^{e} siècle des populations presque encore semblables à celles qui émigrèrent de la souche primitive.

La population du Hainaut vient du premier rameau qui, en Belgique, a constitué le Brabançon. La population d'Avesnes, de celle qui a donné chez nos voisins l'Ardennais.

(c) Destinée de ces trois variétés.

En 1880, la population chevaline du Nord était donc très disparate, sans homogénéité. D'autre part, à la même époque, l'agriculture dans le Nord de la France prenait un essor considérable avec l'apparition de la betterave sucrière. Cette nouvelle culture industrielle nécessitait des tracteurs puissants et résistants à la fatigue. Or, nos chevaux qui jusqu'alors suffisaient aux exigences du travail de la terre, n'étaient plus en mesure de répondre aux besoins de l'agriculture moderne.

Cette révolution de l'agriculture fut à la base de la crise chevaline et de l'impasse d'où naquit notre cheval trait du Nord.

En effet, que réclamait la culture industrielle ? Un cheval robuste c'est-à dire massif, musclé, un cheval moyennement nerveux car une trop grande vivacité crée des pertes d'énergie inutile, par le fait même diminue la résistance à la fatigue, au contraire un animal trop lymphatique est incapable de rendement.

Or, le cheval Flamand qui autrefois faisait l'orgueil de son propriétaire devenait aujourd'hui démodé, s'il avait pour lui sa taille élevée, son corps massif, par contre son lymphatisme légendaire, sa faible résistance l'empêchaient d'accomplir les travaux d'une campagne betteravière devant s'effectuer dans un minimum de temps.

Ainsi cette race qui avait connu une grande vogue régressa-t-elle rapidement pour disparaître complètement en France dix ou vingt ans plus tard.

Le Boulonnais était alors une race bien fixée, aussi avait-il pris dans le reste du département un certain développement. Cependant ce cheval manquait de précocité et surtout de poids, pour nos terres limoneuses difficiles à labourer, certes, il compensait ce défaut par une grande vivacité, trop grande même, car par ses « sauts dans le collier » il parvenait à arracher la charrue ou l'énorme charrette de betteraves enfoncée dans la terre boueuse

de Novembre, son ardeur au travail l'empêchait de fournir un travail long et continu. Lui aussi, par conséquent, commença-t'il à disparaître de la partie des terres les plus riches du département. Nous verrons d'ailleurs plus loin que cette régression s'effectue encore aujourd'hui.

Il restait donc à l'agriculture deux solutions : soit d'achete directement à la Belgique de gros chevaux Brabançons et Ardennais que nos voisins avaient su si parfaitement édifier, soit d'améliorer les populations du Hainaut et de l'Avesnois.

Ce fut tout d'abord la première solution qui fut acceptée dans une bonne partie du département. Les sous-races Belges étaient à l'époque arrivées à un stade optimum qu'elles ont gardé depuis. Aussi cette première idée fut-elle d'emblée adoptée. On vit, dès lors arriver dans notre département nombre de ces gros chevaux de taille impressionnante, venant par wagons et par route de Belgique, faisant la fierté des agriculteurs et des brasseurs, nous nous souvenons encore, il y a une vingtaine d'années, de ces nobles bêtes faisant résonner sur les pavés de notre région leurs énormes pieds.

Cet âge d'or du cheval Belge en France ne dura cependant pas, car on s'aperçut vite que si cet animal avait pour lui le poids nécessaire aux travaux des champs, par contre comme le Flamand, il ne possédait pas la vivacité désirée.

Restait donc la deuxième solution, c'est-à-dire celle qui a porté nos éleveurs à orienter nos populations autochtones vers le cheval lourd de la Belgique auquel on impose en plus une énergie et une ardeur au travail que nos voisins nous envient maintenant. Ceci, soit en faisant couvrir nos juments à la frontière par des étalons jouissant d'une certaine notoriété, soit en utilisant des étalons rouleurs qui pour la plupart viennent de Belgique.

(d) **La création du trait du Nord.**

Nous ne pouvons ici trouver meilleure explication que celle donnée par Monsieur le Docteur Moine vétérinaire départemental adjoint et secrétaire général adjoint du Stud-Book du cheval trait du Nord : « Et cependant, par l'introduction répétée de sang Belge, la population chevaline de tout le Sud du département s'améliore et se fond progressivement, devient plus homogène, redevient en quelque sorte ce qu'elle était au XVIII[e] siècle identique à la popu-

lation Belge dont elle fut partie intégrante, de même origine ancestrale; mais son évolution, sa renaissance malgré les erreurs passées, si elle est progressive et incontestable, n'est que lente et tardive comparée à la réaction de l'élevage Belge.

Progressivement, le cheval Flamand disparaît, le Bourbourien est absorbé par le Boulonnais qui reste seul en présence devant l'essor de ce qu'on appelle encore le gros Ardennais.

Tandis que les Belges, à l'instar des éleveurs Anglais, fondent leur stud-book en 1884, ce n'est qu'en 1903 que des éleveurs, Émile DAVAINE, Ernest MACAREZ, un vétérinaire, Jules MONSARRAT, fondent le stud-book du cheval trait du Nord, en vue de perfectionner et d'encourager l'élevage de la race, d'établir un livre généalogique (stud-book), dans lequel sont inscrits les chevaux de pure race et dont la généalogie est tracée selon les règlements.»

La commission d'inscription n'accepta en 1903 que 23 étalons sur les 250 environ que possédait alors le département du Nord.

Le peu de temps dont elle disposait l'avait obligée durant les derniers mois de cette première année de fonctionnement à limiter son action aux reproducteurs mâles.

En 1904, elle put inscrire 15 nouveaux étalons et admettre 252 juments.

Continuant sans merci à hérisser les plus sévères difficultés, pour accepter sur ses contrôles des géniteurs mâles et femelles qui lui étaient présentés, elle put montrer, chaque année aux membres des sociétés réunies en assemblée générale statutaire, combien elle restait statuaire et prudente.

Dès cette époque et jusqu'en 1914, 369 étalons et 1268 juments ; 602 produits sont inscrits non pas seulement dans le Nord, mais chez de nouveaux adeptes atteints par l'émulation dans les départements de la Somme et de l'Aisne.

Donc, lorsque la guerre éclata, le stud-book du cheval trait du Nord était en pleine prospérité, et ce cheval lui-même avait acquis des qualités de tout premier ordre ; son standard éloquent, sa réputation solidement assise lui avait créé au grand profit de l'éleveur des débouchés nouveaux tant en France qu'à l'étranger.

Mais par les réquisitions, par les exactions ennemies, l'œuvre poursuivie avec tant de soins fut anéantie.

Sans se décourager, dès 1919, Emile DAVAINE et Ernest MACAREZ, Jules MONSARAT, ouvraient un nouveau stud-book à l'aide de quelques reproducteurs d'élites qui avaient été évacués par leurs propriétaires, les géniteurs importés de Belgique et ceux provenant des récupérations que le traité de Versailles avait imposé aux vaincus.

Deux ans et demi après 119 étalons, 820 juments et 42 produits sont déjà réinscrits au stud-book lors du premier concours de Cambrai en Juillet 1921 où sont présents 156 chevaux de tout premier ordre, dont 68 étalons et 888 juments appartenant à 78 propriétaires du département du Nord, de la Somme, de la l'Aisne et de l'Oise.

Ces vingt années paisibles qui ont suivi la guerre de 1914-1918 furent bien employées par les éleveurs du cheval trait du Nord pour effacer par le croît, par la sélection, par des importations judicieuses de géniteurs de la race de trait Belge, les vides, provoqués dans la cavalerie d'élevage par les réquisitions ennemies, quant au nombre et à la qualité, et que la récupération en Allemagne, excellemment menée cependant n'avait que partiellement et imparfaitement comblés.

Il s'annonçait en 1937-39 dans l'élevage revenu enfin à son importance, à sa qualité de 1914, un essor nouveau qui se manifestait dans les concours par l'engouement des éleveurs, la valeur zootechnique des sujets présentés et sur les marchés, par l'importance de la demande et la valeur pécunière des élèves.

Il existait en effet à cette époque un excellent élevage de base de cheval de trait du Nord pouvant laisser espérer, à la condition que rien n'empêche le maintien des efforts conjugués des éleveurs, des dirigeants du Stud-Boock, des administrations, l'extension des qualités de cette élite, dans un temps relativement proche, à la majeure partie de la population chevaline de l'aire géographique de la race.

Et le docteur vétérinaire GINIES, professeur de zootechnie à l'Ecole Nationale d'Agriculture de GRIGNON, ne craignait pas d'écrire dans « la revue de zootechnie » en 1938, que les éleveurs de trait du Nord ont obtenu en partie ce qu'ils poursuivent : « avec quelques efforts pour sortir le calcanéum, développer le jarret, élargir la tête du canon postérieur. Le cheval de trait du Nord deviendra : par son poids, sa cohésion, sa résistance, le modèle du parfait cheval de très gros trait, lourd et lent, propre aux démarrages pénibles et au travail herculéen, coupé de haltes fréquentes ».

Et la guerre, que l'on craignait, s'est à nouveau abattue sur nos cités et nos campagnes ; se promettant de détruire encore les résultats des efforts de nombreuses années, nos bases d'expansion pour l'avenir. La guerre et son cortège de maux, de désordre, de ruines, inhibitrice du progrès, rétrogradante même, la guerre, où la civilisation travaille contre elle même.

Instruits de la rapacité des hordes germaniques, par la précédente invasion, les dirigeants de l'élevage hippique comprirent qu'ils devaient se mettre en œuvre dès le début de l'occupation, immédiatement, pour limiter les dégâts, maintenir l'œuvre des prédécesseurs, pour la transmettre, principe de tradition et de civilisation, à la postérité.

Cette action était dûe au souvenir des fondateurs du Stud-Book, éleveurs et administrateurs.

Par un travail incessant, mis au service d'une discipline librement consentie, patiemment, quelques hommes se sont voués humblement à la sauvegarde de l'avenir du cheval trait du Nord.

C'est au début de 1941, que sous la pression de quelques éleveurs intéressés, Monsieur RIEZ, directeur des services vétérinaires et secrétaire général du Stud-Book, et Messieurs NEUVILLE, MOINE, vétérinaires départementaux adjoints, organisent la sauvegarde des meilleurs sujets de la cavalerie du département. Se réservant les arrondissements de DOUAI et de LILLE, Monsieur RIEZ confie celui de DUNKERQUE-HAZEBROUCK à Monsieur NEUVILLE et ceux de CAMBRAI, AVESNES et VALENCIENNES à Monsieur MOINE. Cette mission consistait à marquer au fer rouge sur le côté gauche de l'encolure, des lettres S-B-N (Stud-book Nord) les chevaux inscrits au Stud-Book avant les hostilités et à rédiger des certificats bilingues en Français et en Allemand, exprimant la liste des étalons, des juments, des pouliches, inscrits au livre généalogique dans les diverses exploitations et enlever à leur propriétaire conformément à un ordre du gouvernement militaire aux troupes cantonnées en Belgique et dans le Nord de la France. Tenant compte du bicéphalisme Prussien, les défenseurs du cheval trait du Nord essayèrent de faire contresigner les attestations bilingues par les officiers allemands responsables des Feldkommandantur de LILLE, afin que ces pièces aient un poids plus grand aux yeux des commissions de réquisition Allemandes. Mais ce fut en vain, ces « Messieurs » ayant pour habitude et vraisemblablement pour mission d'acquiescer à certaines demandes justifiées mais sans laisser d'engagement écrit, trace gênante pour l'avenir.

C'est alors que les pionniers du Stud-Book comprirent qu'il fallait protéger non seulement les sujets inscrits avant la guerre au livre généalogique, mais bien toute la cavalerie susceptible d'être inscrite; et sous le prétexte d'inscrire les deux ans et les trois ans, qui n'avaient pu l'être du fait des hostilités. Ils sélectionnèrent à l'occasion des déplacements des meilleurs animaux des exploitations petites, moyennes et grosses.

Ainsi l'intérêt général du pays, qui se confondait ici avec la somme des intérêts particuliers des éleveurs était-il sauvegardé.

C'est le 19 Février 1941 qu'eu lieu à LILLE la première assemblée générale du Stud-Book sous l'occupation. Monsieur RIEZ secrétaire général, assura la présidence de la séance en l'absence de Monsieur P. LELEU, président replié en France libre. Nombreux étaient les tenants de l'élevage du cheval trait du Nord ayant fait l'impossible, malgré les difficultés pour assister à cette séance historique.

La pensée de Monsieur RIEZ s'élève tout d'abord vers la mémoire de notre ami regretté Monsieur GABET, d'Inchy-Beaumont, vice-président pour le Nord, emporté récemment par la maladie, qui tenait la grande place dans notre élevage, dans nos concours et dans nos réunions. C'est lors de ses funérailles, à la demande de quelques éleveurs, que cette réunion a été décidée.

Monsieur RIEZ reste le seul représentant du bureau d'avant-guerre avec Monsieur MACAREZ, d'Haulchin, qui n'est pas présent à la réunion parmi les représentants des autres départements, seul Monsieur BRUSQUIN, vice-président du Pas-de-Calais est là.

Après avoir rendu compte du travail déjà effectué pour obéir aux réquisitions ennemies, Monsieur RIEZ demande pour l'aider la constitution d'un comité provisoire de guerre constitué par Messieurs LEFEBVRE-NOISETTE, CAUDRELIER, éleveurs et Messieurs NEUVILLE et MOINE, ces derniers devenant secrétaires adjoints. A l'unanimité, la proposition est adoptée ; les mesures prises antérieurement sont également approuvées.

Les mesures prises dans le Nord furent adoptées à la quasi-totalité de l'aire géographique de la race notamment aux départements de l'Aisne, du Pas-de-Calais, de la Somme et de l'Oise.

Mais Monsieur RIEZ succombe brutalement en Mai 1941. Monsieur MARCHET, vice-président pour l'Aisne, assure la présidence de

cette séance. A l'ordre du jour figure le recomplément du bureau, Monsieur CAUDRELIER d'Inchy en Cambrésis est élu vice-président pour le Nord, Monsieur NEUVILLE, secrétaire général, Messieurs MOINE et COLLE, secrétaires généraux adjoints, le premier pour le Nord et le second pour le Pas-de-Calais.

Il est décidé d'organiser un concours itinérant d'étalons admis à la monte publique dans le courant de l'année 1942.

Les concurrents sont classés par les commissions de surveillance des étalons de chaque département intéressé.

Les réunions en assemblée générale eurent lieu ensuite les 2 Mars 1942, 20 Janvier 1943, 26 Janvier 1944, sous la présidence de Monsieur Jean CAUDRELIER, vice-président pour le Nord. Au cours de ces réunions, il fut surtout rendu compte de l'action du conseil d'administration pour la protection de la race, et l'établissement du programme des concours itinérants d'étalons selon la même formule qu'en 1942. Il était délicat de procéder à des exhibitions de pouliches et de juments poulinières ; c'était risqué de mettre les Allemands sur la piste de nos meilleurs sujets. Il fut décidé, cependant, d'organiser en 1943, un concours de pouliches de trois ans mais sous la forme itinérante. Les concours de 1944 furent retardés par les bombardements de nos alliés : ils n'eurent lieu qu'après la libération. Le concours des femelles eut lieu sous la forme de concours itinérants d'arrondissements, avec dans chacune des deux catégories, juments et pouliches, l'attribution d'un championnat départemental.

Quel fut le résultat des réquisitions dans le département du Nord ?

Sur les 4.315 juments inscrites au Stud-Book, seules 184 furent réquisitionnées par les troupes d'occupation sous la forme régulière, dont 33 dans l'Arrondissement d'Avesnes, 71 dans l'arrondissement de Cambrai, 11 dans l'arrondissement de Douai, 40 dans l'arrondissement de Dunkerque, 16 dans l'arrondissement de Lille, 13 dans l'arrondissement de Valenciennes.

Aucun étalon autorisé à la monte publique ne fut réquisitionné durant l'occupation.

Mais les Allemands enlevèrent, en outre, 4.880 chevaux. Les 5.064 enlevés au total étaient ainsi répartis : 539 dans l'arrondissement d'Avesnes, 1.049 dans l'arrondissement de Cambrai, 514 dans l'arrondissement de Douai, 1.501 dans l'arrondissement de Dunkerque, 937 dans l'arrondissement de Lille, 524 dans l'arron-

dissement de Valenciennes, dont approximativement les 2/3 des chevaux hongres ou chevaux entiers inaptes à la reproduction, et 1/3 de juments non-poulinières ou en poulinières insuffisantes pour être inscrites au Stud-Book.

Dans ces chiffres ne sont pas comptés les chevaux prélevés directement parmi les meilleurs de Juillet 1944 lors de l'évacuation partielle civile dans certains cantons de l'Arrondissement de Dunkerque (mille environ dont six cents juments, dont trois cents juments de trait du Nord inscrites ou non au Stud-Book), ni les chevaux volés au départ lors de l'approche des troupes alliées, en Septembre 1944. Le nombre de ces chevaux prélevés dans les fermes situées aux abords des grandes routes en Septembre 1944, est évalué à trois ou quatre mille sujets.

On peut donc estimer à plus de 10.000 le nombre total des chevaux prélevés dans le département du Nord par les Allemands.

Notre effectif en animaux de l'espèce chevaline était en 1937, dans le département, de 65.602 sujets et en 1944 de 56.108, soit un déficit de 9.494 têtes sur 1937 alors que 10.064 sujets ont été réquisitionnés par les Allemands et de nombreux autres auparavant par l'armée Française en 1939. Ce fait montre que l'élevage du département a pu remplacer non seulement les chevaux morts de vieillesse, de maladie, de surmenage au cours des années d'occupation, mais aussi une partie importante des chevaux réquisitionnés, grâce à l'excédent des naissances sur les décès. Il convient de remarquer que nombre de chevaux en service dans les fermes sont âgés, et qu'une situation normale ne peut être espérée avant plusieurs années. Le relèvement se fera par le croît puisque nous disposons dans le département du Nord environ 10.241 juments poulinières dont 4.315 inscrites au Stud-Book de trait du Nord, quelque peu par l'importation de chevaux de service d'autres départements, mais aussi par le développement de la traction mécanique industrielle ou urbaine et par la motorisation de certaines grandes exploitations agricoles où l'on ne pratique l'élevage que peu ou pas du tout qui libéreront un certain nombre de sujets.

Chiffrons l'activité du Stud-Book pendant l'occupation :

Tandis qu'en 1938, le Stud-Book accusait avec 525 membres 393 animaux inscrits dont 95 étalons et 299 juments poulinières, en Décembre 1944 les chiffres respectifs étaient de 4.151 membres et 8.374 sujets inscrits dont 366 étalons et 8.008 juments poulinières

pour l'ensemble de l'aire géographique de la race dont le tableau ci-dessous établit le décompte de chaque département.

	MEMBRES	ÉTALONS	JUMENTS
NORD	2.456	242	4.315
AISNE	1.061	54	2.416
SOMME	192	23	407
PAS-DE-CALAIS	213	7	397
OISE	157	29	276
SEINE-&-MARNE	85	8	181
DIVERS (EURE & YONNE)	7	3	17
TOTAUX	4.151	366	8.008

Si nous décomposons les chiffres qui concernent le département du Nord par arrondissement, nous avons :

AVESNES	540	37	1.036
CAMBRAI	473	82	1.114
DOUAI	148	5	212
DUNKERQUE	621	17	837
LILLE	487	39	749
VALENCIENNES	187	42	367
TOTAUX	2.456	242	4.315

En résumé, l'intervention des dirigeants du Stud-Book, des vétérinaires départementaux, des vétérinaires sanitaires, a permis de sauver le meilleur lot de la jumenterie, le haras en son entier et de limiter les vides provoqués par le pillage allemand.

Si nous avons gardé le nombre, nous avons également gardé la qualité. Les concours de 1944 d'étalons, de pouliches, de juments poulinières nous ont montré que dans l'ensemble du département et en particulier dans les arrondissements de Cambrai et d'Avesnes nous disposions d'excellentes juments de têtes, d'une bonne jumenterie d'ensemble, les uns dignes d'améliorer la race, les autres de la conserver, enfin d'un bon élevage. Et nous espérons déjà que quelques importations d'étalons de trait Belge viendraient encore, à intervalles réguliers, améliorer les possibilités de production.

Parmi les étalons primés d'avant-guerre, nous avions perdu notamment INSURGE de CHAUSSEE et NERPRUN, par fait de guerre. et parmi les juments IDOLE d'HURTEVEN.

Signalons maintenant les lauréats des concours effectués sous l'occupation :

— Parmi les étalons :

En 1941-1942 : IRAN DE KERQUE, déjà connu, appartenant à Monsieur LEFEBVRE-NOISETTE d'Escarmain se classe premier devant DUC à Monsieur DICK Gustave, de BAMBECQUE ET BRIANT à Monsieur VERDONC de Bettigny, en 1941 et devant APANAGE de BERTINCHAMPS à Monsieur ROLAND de Montigny-en-Cis. PRINCE CHARMANT à Monsieur OLLIVIER-DARRAS de Merignies. LAURÉAT de SEMOIS à Monsieur CAUDRELIER Jean d'Inchy-en-Cis, en 1942.

En 1943-1944, le même éleveur, Monsieur LEFEBVRE-NOISETTE remporte encore le championnat mais avec un nouveau cheval « ARISTO du TILLEUL » devant « APANAGE de BERTINCHAMP » et « IRAN de KERQUE (Supra) » et « GUERRIER de WOLDRE » à Monsieur VANDENABAELE de WAMBRECHIES, en 1943 et devant ce dernier cheval et « APANAGE de BERTINCHAMP» en 1944.

— Parmi les femelles :

Concours itinérant des pouliches de 3 ans en octobre 1943

1° — Fadette d'Escarmian à M. Lefebvre-Noisette d'Escarmain
2° — Rosette III à M. Paul Stievenart de Hon-Ergies
3° — Garçonne X à M. Isaie Le Duc de Quiévy

Concours itinérant des pouliches de 3 ans en décembre 1944

1° — Pervenche à M. Avit-Lerat de Hon-Ergies devant :
2° — Zézette à M. Robert Blanchart de Condé-sur-Escaut

Concours itinérant de juments poulinières de décembre 1944

1° — Le championnat a été décerné à Bichette à M. Paul Stiévenart devant :
2° — Mélique à M. Albert Delannoy de Saint-Souplet
3° — Brillante à M. Fernand Roland à Montigny-en-Cis
4° — Nouette à M. François Dupont de Vertain

Le 25 juin 1945, lors de l'assemblée générale de la Société du Stud-Book, le conseil d'administration fut renouvelé, les membres du nord déjà cités, Messieurs Leleu, président, Neuville secrétaire général, Macarez trésorier, Caudrelier vice-président, Moine secrétaire général adjoint pour le Nord, étant réélus, ainsi que la quasi totalité des représentants des autres départements.

Monsieur Leleu exprima son bonheur de retrouver une société active et accrue, il remercia et félicita les pionniers de cette œuvre, et il dit son espoir de voir le Stud-Book maintenir sa postérité dans un élevage de cheval de trait du Nord florissant.

Après quelques modifications apportées aux statuts, la création d'un livre fut décidé pour les étalons et pour les juments qui représentent ou représenteront les conditions requises. Les traditions du concours spécial du Stud-Book à Cambrai ne pouvaient être reprises encore en 1945 du fait des nombreuses difficultés existantes. Chaque département de l'aire géographique de la race fut donc chargé d'organiser un concours de femelles et un concours d'étalons.

Dans le Nord, la formule retenue, fut la même qu'antérieurement : Le concours semi itinérant, mais avec un regroupement à Cambrai des rassemblements en vue de leur classement.

C'est ainsi que le 10 Juillet, les femelles de tête furent classées à Cambrai comme ci-dessous :

— Pouliches de 3 ans :

1° — Kerriée II à M. Isaie-Leduc de Quiévy
2° — Indienne du Trouquoy à M. Fernand Roland
3° — Lisette à M. Valère-Vandendries de Bénèsch

— Juments poulinières :

1° — Brillante à M. Fernand Roland.
2° — Coquette de Courbois à M. Maurice Blanchart de Thivencelles.
3° — Kerriée à M. Isaie-Leduc.

Cette exposition montre la haute qualité de jumenterie de certains élevages des arrondissements de Cambrai et d'Avesnes, notamment, où la valeur moyenne de la population chevaline est élevée et qui constituent le berceau initial de la race.

Le concours d'étalons du 14 novembre a démontré au public également qu'à cette excellente jumenterie correspond un haras important et de qualité ; et que l'élevage de cheval du trait du Nord est armé pour persisté dans son amélioration.

Voici la tête du classement des diverses catégories d'étalons :

A — Nés en 1943 :

1° — Proconsul de Hurogne à M. Lefebvre Noisette.
2. — Bégonia de la Loge à M. Avit-Lérat.

B — Nés en 1942.

1° — Monarque de Borlez à M. Olivier-Darras.
2° — Beau-Type à M. Lefebvre Noisette.

C — Nés en 1941 et antérieurement.

1° — Guerrier de Woldre à M. Jean Caudrelier.
2° — Aristo à M. Lefebvre Noisette.
3. — Vainqueur à M. Olivier-Darras.
4. — Colosse de Werckem à M. Paul Stièvenart.
5. — Mastoc de Gognies à M. Pierre Legat.

La plupart des étalons placés en tête du classement sont d'origine belge. Ceci prouve le profit dont notre élevage tire parti de l'avance prise par nos voisins d'outre Quiévrain dans la sélection, mais aussi les sacrifices pécuniers consentis par les étalonniers.

Espérant que les conditions économiques et financières permettront encore à ces derniers d'obtenir des licences d'importation et d'acquérir chaque année quelques excellents sujets belges qui maintiendront le niveau élevé des qualités zootechniques de notre haras.

L'activité des syndicats d'élevage locaux, tel celui de Bavai, le succès des foires-concours aux poulains telle celui de Cambrai où affluent les acheteurs, témoignent de l'intérêt que porte le paysan à la production du cheval qui nous intéresse. Il a compris en effet que cet élevage paiera encore son homme durant de nombreuses années, là surtout où des géniteurs sélectionnés sont utilisés, et ceci quelques puissent être les perspectives de la motorisation agricole. Dans une mesure, la motoculture faciliterait l'élevage du cheval de qualité : la qualité est le tremplin futur qui doit permettre à notre pays, en effet, de reprendre son essor économique. Il est heureux que dans le domaine de l'élevage du cheval de trait du nord nous disposions, grâce à la clairvoyance du nombre et de la qualité, d'une source de richesse pour le pays.

Les débouchés que trouve l'élevage de trait du nord sont de plus en plus nombreux.

Sa force au-dessus de la moyenne, sa douceur, son grand développement en ont fait un tracteur merveilleusement équilibré. Les régions où l'on fait la grande culture industrielle l'ont recherché et l'ont toutes adopté.

Le nord avec ses riches plaines du Cambrésis a été le premier à utiliser cette race.

Le cheval de trait du nord est le plus parfait du cheval de culture capable de fournir un effort considérable et soutenu. Beaucoup de cultivateurs l'ont compris et c'est la raison de son succès.

On trouve des poulains et des pouliches de trait du nord dans les principales foires du Centre et même en Bretagne.

Un certain nombre sont exportés principalement en Angleterre et en Allemagne, on en voit également dans les pays d'Europe Centrale et jusqu'en Russie.

C'est, croyons-nous, un cheval de grand avenir capable de donner les meilleurs résultats pour toutes les utilisations, y compris dans les formations militaires.

Sans doute, son élevage n'a pas été sans susciter de critiques. L'animal a été représenté comme de structure massive et d'un développement difficile.

Cependant, les faits sont là : Les agriculteurs qui ont essayé le trait du nord l'ont adopté en grande majorité et ils paraissent n'avoir qu'à se louer de leurs essais.

CONCLUSION

De cette étude sur l'évolution des chevaux dans le nord de la France, un certain nombre de conclusions s'imposent.

Nous nous sommes tout d'abord attardés sur la nature physico-chimique de notre sol. C'est cependant un point capital sur lequel nous tenions à insister afin de faire comprendre le rôle primordial d'un terrain, de son rapport constant avec la faune d'un pays. Qui donc a dit : « C'est une utopie et une maladresse que de vouloir substituer une race à une autre, il faut améliorer la race de son sol et non la changer ». Cette simple phrase prouvée par les exemples de substitution par croisement voués tous à l'échec, montre bien qu'avant d'entreprendre une modification ethnologique dans un élevage, il faut d'abord connaître la nature du sol sur lequel on agit.

Mais, outre cette base essentielle de départ sans laquelle nous le répétons il est inutile d'agir bien, d'autres facteurs interviennent qui, eux, ont varié et varieront encore, car ils sont la conséquence du progrès, des sciences nouvelles, agissant dans tous les domaines où l'homme essaie tout ce qui pourra donner plus de rendement à son travail par l'emploi de machines agricoles modernes mais lourdes, par l'installation d'un système routier de plus en plus développé etc.., autant de causes qui modifient l'évolution chevaline.

Si nous parcourons les écrits du milieu du siècle dernier, nous voyons qu'une partie assez importante des travaux des champs était réalisée au moyen des bœufs et des vaches, même des bêtes laitières.

Avant la guerre de 1914-1918, nous trouvions encore des attelages de grands bœufs blancs dans presque toutes les grandes fermes afin de tirer parti des grandes quantités de pulpes retournées par les usines qui transformaient les betteraves en sucre et en alcool.

De nos jours, il ne se rencontre plus, sauf rarement, dans les exploitations agricoles qui sont les annexes des sucreries et des distilleries. La marche du bœuf paraît en effet trop lente à l'agriculteur du nord dont la culture est insdustrialisée au suprême degré. Le bœuf fait perdre en temps et en journées de travail ce qu'il gagne en nourriture.

Le cheval a donc conquit toutes les places disponibles et son élevage s'est intensifié remarquablement

Mais la population chevaline du nord était composée autrefois d'un amalgame de races aussi opposé par la forme que par le caractère, belge, flamande, ardennaise et boulonnaise ; les unes au corps massif et au pas lent, les autres à la conformation svelte et harmonieuse et au caractère nerveux. Cette production n'avait aucun débouché du fait que les produits n'avaient qu'une faible valeur intrinsèque.

L'industrialisation de l'agriculture du nord qui est la conséquence directe de la culture de la betterave, a nécessité la mise en œuvre de chevaux plus lourds et aussi plus agiles que ceux du temps passé. Les difficultés du travail des terres à betteraves du nord en même temps que le désir de vendre de bonne heure des poulains précoces ont porté nos éleveurs vers le cheval lourd de la Belgique modifié ou du Boulonnais.

Ces deux grandes races sont chacune dans leur zone respective l'aboutissement final de multiples modifications, qui, au cours des siècles furent pour nos éleveurs le motif d'un labeur incessant afin d'amener nos chevaux vers la perfection même qu'ils ont atteints aujourd'hui.

Nous avons assez étudié le boulonnais pour ne plus insister ici sur sa valeur. C'est une race depuis longtemps fixée, une race sans reproche connue universellement. Mais l'autre race dominante du nord mérite d'être connue du monde des éleveurs et agriculteurs. En effet, les origines de la race du cheval de trait du nord sont contemporaines. Non pas qu'il n'y eut pas de chevaux dans cette région, mais la reproduction se faisait en variation désordonnée et sans but défini. Notre production régionale est aujourd'hui très homogène et dans le cadre d'une race bien définie. Dans l'étude du sol, de l'hydrographie et du climat de l'ère géographique, nous trouvons les raisons de l'existence même du cheval de trait du nord.

D'aucuns, dont nous sommes, se plaisent à proclamer que par sa précocité, sa douceur, son aptitude à tous les travaux, sa grande force musculaire, sa résistance à la fatigue, ce cheval de trait du nord est le meilleur cheval de culture qui existe. Quoi qu'il en soit, il ne le cède en aucun point, à ces congénères des autres races de trait dont par ailleurs il ne possède pas les défauts.

Que penser de l'avenir du cheval devant les projets de motorisation ? - Les partisans de l'automobile s'imaginèrent déjà durant les années qui suivirent l'autre guerre que l'élevage du cheval allait péricliter. Il s'agissait alors d'aller vite, de produire beaucoup et de remplacer par le machinisme la main-d'œuvre absente ou défaillante. « Le chômage fut la rançon de cette étape glorieuse de machinisme. Les producteurs s'engagèrent dans cette voie mais ils subissent le contre-coup de la surproduction mondiale ».

D'autre part la traction hyppomobile a le grand avantage d'être plus économique que la traction automobile. Monsieur Lepland estimait avant guerre que le labour d'un hectare revenait à 139 francs 20 avec le cheval et à 161 francs 50 avec le tracteur.

Néanmoins, on ne doit pas nier que le tracteur prendra dans les exploitations agricoles beaucoup d'ampleur après cette guerre. Est-ce un mal ? - Non, car dans un sens zootechnique, le tracteur fera disparaître les vieux chevaux, les chevaux tarés, utilisés jusqu'en fin de carrière du fait de leur bas prix ou par le fait que le petit cultivateur insousciant de la beauté ne demande à ses animaux que du travail et de la rusticité. Par contre le bel élevage ne fera que dominer, on fera moins de chevaux mais on formera de bons chevaux, en somme si la quantité diminuera par contre la qualité ne fera que croître.

Enfin, il est éminemment désirable dans l'intérêt de tous les élevages hippiques que, désormais, il soit rigoureusement exigé que les lois du 14 août 1885 et 8 mars 1923 sur la surveillance des étalons, sortent uniformément sur toute l'étendue de notre territoire, leur plein et entier effet.

Il est non moins désirable que l'arrêté ministériel du 9 avril 1923 soit complété par l'adjonction de dispositions nouvelles qui imposeront strictement à tout étalonnier l'obligation impérieuse de soumettre ses étalons à l'examen de la commission de surveillance du département et de s'interdire parallèlement soit pour lui-même, soit pour ses ayants-droit, de laisser livrer aux dits étalons, des juments autres que celles légalement recensées dans ce même département.

Vu : *Le Directeur de l'École Vétérinaire*
rapporteur :

P. PONS

Vu : *Le Président de la Thèse :*

SOREL

Vu : *Le Doyen :*

CALVET

N° 11

VU ET PERMIS D'IMPRIMER
Toulouse, le 10 Janvier 1947
LE RECTEUR
Président du Conseil de l'Université

DOTTIN

BIBLIOGRAPHIE

ARGUS : Suppression de l'Administration des haras, son remplacement par un service national (Angers 1889, in-VIII).

BAROUX et SERGEANT : Les races flamandes bovines, chevalines et humaines dans leurs rapports avec la marche en terrain plat (Paris 1906).

C. BIDAULT : Les chevaux de l'Armée sous la Révolution et l'Empire (Paris et Nancy, 10 in-VIII).

Capitaine CHARPY : Le trait léger, l'artillerie, le commerce (Paris 1909).

DECHAMBRE : Traité de Zootechnie — tome 2 - les équidés 1921.

DIFFLOTH : Les races chevalines — Paris 1909.

P. FLANDRIN : Mémoire sur la possibilité d'améliorer les chevaux en France — Paris 1790, in-VIII.

FOUQUIER D'HÉRONEL : Étude sur les chevaux français et sur l'amélioration des races communes, ou développement de la proposition faite au congrès central agricole par M. Fouquier d'Héronel — Saint-Quentin 1848, in-VIII.

FURNE : Note sur la production, l'élevage et le commerce de la race chevaline boulonnaise — Bulletin de la Société d'Agriculture de Boulogne-sur-Mer 1885.

E. GAYOT : Les chevaux de race boulonnaise — Journal d'Agriculture pratique 1861, I, p. : 573-576.

GAYOT : La France chevaline — 1848-1854, tomes IV et V.

E. GAYOT : Administration des haras, atlas statistique de la production chevaline — Paris 1850.

E. GAYOT : Les chevaux de trait en France — Paris 1887.

A. GALLIER : La crise chevaline — Journal d'agriculture pratique 1909.

A. GALLIER - Le cheval de trait, races françaises — Paris 1 10, in-XII.

Duc de GUICHE - de l'Administration des chevaux en France — Paris, s. d. vers 1825.

J.-B. HUZARD Père - Instruction sur l'amélioration des chevaux en France.

J.-B. HUZARD Fils - Des haras domestiques et des haras de l'État en France Paris 2ème édition 1843, in-VIII.

E. LAVALARD - Le cheval dans ses rapports avec l'économie rurale et les industries de transport — Paris 1888-1893.

J. LETACONNOUX : Les voies de communication en France au XVIIIème siècle.

J. LETACONNOUX : Les transports en France au XVIIIème siècle - Revue d'histoire moderne et contemporaine : tome VI, 1908-1909.

MATHIEU DE DOMBASLE : de la production des chevaux en France ; de l'amélioration des races et de l'inefficacité des moyens employés par le Gouvernement pour atteindre ce but (Paris 1833, in-VIII).

DEMANGEON : La Picardie et les régions voisines : Artois, Cambrésis, Beauvaisis, (Paris 1905, in-VIII).

H. DE MÉRICOURT : Le cheval en Turquie, importation de chevaux boulonnais dans l'Empire Ottoman (rapport présenté à la Société d'Agriculture de Boulogne-sur-Mer le 5 décembre 1894).

VISEUR : Histoire de la race chevaline boulonnaise (Arras 1897).

MOINE : Le cheval de trait du Nord : un siècle d'évolution.

MONSARRAT : Le cheval de trait du Nord - (Thèse Doctorat-Vétérinaire. Paris 1923).

MUSSET : L'élevage du cheval en France (Paris 1917).

R. MUSSET : L'administration des haras et l'élevage du cheval en France au XVIIIème siècle.

PICHARD : Manuel des haras, (Paris 1812, in-XII).

P. PONS : Cours de Zootechnie 1ère et 4ème année.

PRÉSEAU DE DAMPIERRE - Traité de l'éducation du cheval en Europe et des moyens de perfectionner les individus en perfectionnant les espèces, (Paris 1788, in-VIII).

Lieutenant-Colonel QUENTIN - de l'intérêt qu'a l'agriculteur à préférer l'élève du cheval de trait à l'élève du cheval de guerre, - Le Mans 1842, in-IV.

SAMSON - Traité de Zootechnie (2ème partie, tome III, Paris 1888, in-XII).

VALLÉE DE LONCEY - Les races de chevaux de trait, France, Belgique, Angleterre - Paris 1888.

STUD-BOOK DE LA RACE BOULONNAISE - T. I. Boulogne-sur-Mer 1887, in-VIII.

STUD-BOOK DES CHEVAUX DE TRAIT FRANÇAIS - Publié sous le patronage de la Société des Agriculteurs de France, T. I. Paris 1887.

NOTE SUR LES ÉTALONS ROULEURS - Bulletin du Ministère de l'Agriculture 1882.